

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«РОСТОВСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ  
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»  
(ФГКОУ ВО РЮИ МВД России)

**С. А. Алтухов,  
А. П. Бохан**

**ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

*Монография*

Ростов-на-Дону  
2017

УДК 343. 346  
ББК 67.411+06  
А 45

**Рецензенты:**

заместитель начальника УТ МВД России  
по СКФО кандидат юридических наук *А. Н. Жинко*;  
начальник кафедры уголовного права и криминологии  
Новороссийского филиала Краснодарского университета  
МВД России кандидат юридических наук *Л. Г. Литвяк*.

**А 45 Алтухов С. А., Бохан А. П.**

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: монография. – Ростов на/Д: ФГКОУ ВО РЮИ МВД России, 2017. – 240 с.

ISBN 978-5-89288-309-2

Монография посвящена актуальным проблемам уголовной ответственности за нарушение безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также проблемным в вопросам предупреждения рассматриваемых деяний. В работе проведен детальный анализ составов преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ, рассмотрены вопросы квалификации уголовно-правовых деяний, посягающих на преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, выработаны конкретные предложения по совершенствованию уголовного законодательства в указанной сфере на основе данных криминологической характеристики, правоприменительной практики, отечественного и зарубежного уголовного законодательства.

Предназначена для дознавателей, следователей, сотрудников ГИБДД МВД России и практикующих юристов. Может быть интересна для профессорско-преподавательского состава, аспирантов (адъюнктов), студентов (курсантов) юридических образовательных организаций.

ISBN 978-5-89288-309-2

УДК 343. 346  
ББК 67.411+06

© ФГКОУ ВО РЮИ МВД России, 2017

## ВВЕДЕНИЕ

В условиях происходящих коренных изменений в политической, экономической, социальной и других сферах жизнедеятельности Российской Федерации проблема обеспечения безопасного движения и эксплуатации транспорта приобретает значение одной из первоочередных в вопросе реализации национальной безопасности государства. Создание системы обеспечения безопасности личности, общества и государства от преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта на основе комплексного исследования, критического анализа опыта передовых российских и зарубежных ученых является особенно актуальным в современный период формирования новой концепции национальной безопасности.

В начале 21-го века в России продолжает создаваться современная транспортная система, которая в целом устойчиво функционирует и является неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры страны, обеспечивая ее территориальную целостность и национальную безопасность. Являясь неразрывной составляющей процесса структурной перестройки экономики России, проводимые на транспорте реформы способствуют развитию рыночных отношений.

Сейчас сфера транспорта, развиваясь в условиях, когда наметилась тенденция к оживлению и восстановлению реального сектора экономики, способствует нормализации положения в финансовой и кредитной сфере. В настоящее время значительно увеличился спрос на услуги автомобильного, воздушного, железнодорожного, морского и речного транспорта, в связи с чем начаты важные структурные преобразования, активно идет процесс совершенствования организационно-правовых, финансово-экономических механизмов, регулирующих транспортную деятельность. Вместе с тем, в системе обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта имеется целый ряд серьезных проблем социально-экономического, административно-правового, уголовно-правового характера, которые диктуют необходимость принятия государственных мер с целью снижения негативных последствий использования всех видов транспорта для развития государства и общества.

Из общего количества транспортных происшествий каждое третье является преступлением, что подтверждается статистическими данными. Так, в 1997 г. в Российской Федерации зарегистрировано 50 840 преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (гл. 27 УК РФ), в 1998 г. – 56 266 (+ 10,7 %), в 1999 г. – 58 120 (+ 3,3 %), в 2000 г. – 57 253 (- 1,5 %), в 2001 г. – 59 162 (+ 3,3 %), в 2002 г. – 61 590 (+ 4,1 %), в 2003 г. – 57 955 (- 5,9 %), в 2004 г. – 26 704 (- 53,9 %), в 2005 г. – 26 805 (+ 0,4 %), в 2006 г. – 26 491 (- 1,2 %), в 2007 г. – 25 778 (- 2,7 %), в 2008 г. – 24 300 (- 5,8 %), в 2009 г. – 27 500 (+ 13,2 %), в 2010 г. – 26 579 (- 9,2 %), в 2011 г. – 27 452 (+ 10,2 %), в 2012 г. – 27 581 (+ 1,2 %), в 2013 г. – 28 707 (+ 4,1 %), в 2014 г. – 28 737 (+ 0,1) и в 2015 г. – 68 088 (+ 236,9).

В общей структуре преступности преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта составляют 18–21 %.

Приведенные данные говорят лишь о количестве зарегистрированных преступлений, не учитывая при этом в полном объеме тот факт, скольких людей лишает жизни и причиняет тяжкий вред их здоровью каждое из таких преступлений (на автомобильном транспорте эта цифра выражается десятками пострадавших, на железнодорожном, воздушном, морском и речном транспорте – сотнями).

Последствия транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранением людей, потерей (повреждением) материальных ценностей, наносят значительный ущерб экономике Российской Федерации.

Стоимостная оценка последствий транспортных происшествий (гибель, ранение людей, инвалидность и реабилитация, моральные, экономические и иные факторы) используется во всех странах с развитой автомобилизацией как один из основных критериев при принятии решений в процессе государственного управления в сфере безопасности дорожного движения.

Данные оценки позволяют сделать соответствующие расчеты при разработке на различных уровнях управления целевых программ, проектов и проведении профилактических мероприятий в этой сфере.

В настоящее время действующий Уголовный кодекс Российской Федерации не в полной мере отражает реалии сегодняшнего дня в отношении посягательств на безопасность движения и экс-

плуатации транспорта, а именно прослеживается необходимость определения места уголовно-правовых норм, предусматривающих уголовную ответственность за посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта, в системе норм Особенной части УК РФ. Вызывает сомнение обоснованность установления самостоятельной уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации отдельных видов транспорта. Определенные трудности возникают у правоприменителя при квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в связи с нечетким изложением диспозиций рассматриваемых уголовно-правовых норм, а также отсутствием разъяснений пленума Верховного Суда Российской Федерации по данной категории уголовных дел.

Таким образом, к моменту написания данной работы возникло немало практических проблем, связанных со сложными вопросами квалификации деяний по статьям главы 27 УК РФ, несовершенством уголовно-правовых норм об ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, недостаточно ясным пониманием правоприменителями отдельных позиций конструкции уголовно-правовых норм, касающихся как диспозиций, так и санкций, отсутствием современной стратегии борьбы с транспортными преступлениями при помощи уголовно-правовых средств.

В настоящей работе предлагается уголовно-правовой анализ составов преступлений, предусмотренных в главе 27 УК РФ. Авторы не претендуют на бесспорность своей позиции по отдельным вопросам, раскрытым в данной работе, а поэтому будут благодарны за высказанные замечания или предложения.

## ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Уголовно-правовые идеи и теории возникают и разрабатываются с учетом опыта предшествующих эпох. «Ретроспективный анализ развития и формирования уголовного законодательства позволяет воспринять состояние, характер и особенности борьбы с определенной категорией преступлений в разные периоды и увидеть его положительные и отрицательные моменты. Обращение к прошлому, вопросам становления и развития уголовной ответственности за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, по нашему мнению, дает толчок к успешной работе над данной проблемой»<sup>1</sup>.

Заклочительное столетие второго тысячелетия люди прожили с автомобилем. «Нынешнее, 800-е поколение Homo Sapiens, человека разумного, настолько срослось с этим транспортом, что уже не мыслит существования без него. Люди разносторонне приспособили новое средство передвижения для своей жизни: для бизнеса, путешествия, военных действий, спорта, преступления... Действительно, автомобильно больше ста лет – это большой срок, уже накопилась автомобильная история, а значит, есть место и для исследований. Разрешило транспортное средство проблемы, для которых было создано? Да. Но парадокс: оно породило ничуть не меньше новых. Сегодня на Земле несколько сот миллионов автомобилей, и, с каждым годом, прибавляется еще около сорока миллионов. Между тем транспортные средства отнимают ежегодно 1,2 миллиона человеческих жизней»<sup>2</sup>. Только крупномасштабные войны приносят горя и бед больше. Безусловно, нам есть над чем размышлять и о чем поспорить.

---

<sup>1</sup> Рублев А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2006. С. 27.

<sup>2</sup> Там же. С. 4.

История борьбы с преступными нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств неразрывно связана с развитием транспорта в России. «Если обратиться к истории рождения автомашин и их эксплуатации в Российской Империи, то необходимо отметить, что первые транспортные средства создавались в единичных экземплярах, и их количество исчислялось десятками. В тех условиях проблема ответственности водителя не имела большого практического значения. Однако по мере развития автомобилестроения неготовность законодательства к новым отношениям стала очевидна»<sup>3</sup>.

С появлением транспортных средств в уголовном праве возникли нормы, регулирующие отношения, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Содержание уголовно-правовых мер, направленных на предупреждение последствий данных нарушений, претерпевало значительные изменения.

Развитие правовых норм, включая нормы уголовного права в области безопасности движения и эксплуатации транспорта, шло вслед за появлением и развитием новых видов транспорта (железнодорожного, воздушного, трубопроводного), хотя их вклад в формирование самостоятельного транспортного направления в уголовной политике далеко не равновелик. «В интересующем нас аспекте он определяется целым рядом обстоятельств. Назовем главные из них. Первое – массовость автомобильного транспорта. Второе – среда и условия его функционирования, определяющие возможность причинения ущерба окружающим. Третье – характер и тяжесть последствий нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта. Все эти составляющие взаимосвязаны и в конечном счете суммарно определяют степень общественной опасности рассматриваемых деяний»<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Погромская И. В. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил вождения и эксплуатации военных машин: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 27.

<sup>4</sup> Жулев В. И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 3.

Разумеется, история борьбы с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и вообще транспортными преступлениями не уходит в глубь веков: транспорт как таковой (за исключением, пожалуй, гужевого) в России появился сравнительно недавно. Порядок движения по российским дорогам в XVII–XVIII вв. был регламентирован правилами и предписаниями и касался гужевого и отчасти водного транспорта.

Одно из первых упоминаний об уголовной ответственности за, как сейчас можно его назвать, транспортное преступление, встречается в законодательстве России XVII в. Праобразом такого преступления можно считать, на наш взгляд, деяние, ответственность за которое устанавливалась ст. 17 главы XXII Соборного уложения 1649 г. Уголовно наказуемыми признавались действия лица, которое «с похвалы или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадыю ее стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ее тем боем изувечит...»<sup>5</sup>. В 1732 г. для лихачей была введена смертная казнь.

Вместе с тем, как казус, то есть невиновное причинение вреда, квалифицировались действия ездока, который «бес хитрости» (по случайному стечению обстоятельств) не смог удержать лошадь, причинившую смерть потерпевшему, «потому что лошадь от чего испужався, и узду изорвав разнесет, и удержати ее будет немошно»<sup>6</sup>.

В дореволюционном российском законодательстве имелись отдельные нормы об ответственности за некоторые транспортные преступления. Такие нормы имелись в частности в Уголовном уложении 1903 г., которое в этой части в силу не вступило.

Неразработанность норм о транспортных преступлениях в дореволюционный период объясняется отчасти тем, что появление и развитие таких видов транспорта как железнодорожный, водный и особенно воздушный происходило лишь в конце XIX – начале XX в. Так, воздушный транспорт впервые появился в государствах Евро-

---

<sup>5</sup> Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. М., 1985. Т. 3. С. 184.

<sup>6</sup> Там же. Т. 3. С. 101, 249, 250.

пы и Америки только в XX веке после Первой мировой войны. Несколько раньше появился железнодорожный<sup>7</sup> и водный транспорт. Поэтому в Уголовном уложении содержался ряд норм, обеспечивающих в первую очередь безопасность движения железнодорожного и водного (морского и речного) транспорта.

Так, в главе 30 «Повреждение имущества, путей сообщения, граничных и тому подобных знаков или иных предметов» предусматривалась в частности ответственность лиц, виновных «... в повреждении служащих для общественного пользования водяных путей, шлюзов, водоспуска, плотины, моста или иного сооружения для переправы, судоходства, предупреждения наводнений...»<sup>8</sup>(ст. 557). В ч. 2 этой статьи предусматривалась ответственность за такие же действия, если они создавали опасность для жизни людей.

В другой статье (558) предусматривалась ответственность за нарушение безопасности железнодорожного движения или плавания, что могло выражаться в повреждении железнодорожных путей или подвижного состава железных дорог, а также пароходов и морских судов.

В этой же статье предусматривалась ответственность за повреждение «...предостерегательных знаков, установленных для безопасности железнодорожного движения или судоходства...»<sup>9</sup>.

Более суровая ответственность предусматривалась ст. 558 в случаях, когда имели место такие последствия, как крушение железнодорожного транспорта, парохода и морского судна.

В Уголовном уложении содержались и другие нормы, обеспечивающие безопасность функционирования железнодорожного и водного (морского и речного) транспорта. Наиболее суро-

---

<sup>7</sup> В России первая железная дорога общего пользования открылась в 1837 г. между Петербургом и Павловском (27 км).

<sup>8</sup> Уголовное право: в 2 т.: учебник для академического бакалавриата / отв. ред. *И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько*. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2016. Т. 2. С. 725.

<sup>9</sup> Курс уголовного права в пяти томах / под ред. *Г. Н. Борзенкова, В. С. Комисарова*. М., 2002. Т. 4. С. 362.

вая ответственность предусматривалась для лиц, нарушивших установленные правила безопасности с целью вызвать крушение какого-либо из названных видов транспорта, то есть за умышленные деяния.

С первых дней своего существования Советская власть начинает решительную борьбу с организаторами и участниками контрреволюционных выступлений, саботажем, разбоями, погромами и пр. В этих условиях, учитывая обстановку хозяйственной разрухи и тяжелого экономического положения, транспортным преступлениям уделялось внимание только в плане борьбы с саботажем и вредительством. В первую очередь нуждался в охране железнодорожный транспорт, так как крушение на железной дороге причиняло порой столь тяжкий ущерб, что существенно сказывалось на экономическом положении молодого государства, учитывая, что основные перевозки осуществлялись в это время именно железнодорожным транспортом.

Поэтому уже 10 октября 1919 г. Совет рабочей и крестьянской обороны принимает Постановление, согласно которому разрешалось в надлежащих случаях расстреливать на месте лиц «за злоумышленное разрушение железнодорожных сооружений», то есть за действия, создающие угрозу безопасности движения железнодорожного транспорта<sup>10</sup>.

Декретом СНК РСФСР от 5 сентября 1921 г. «О преступлениях и проступках, совершенных на судах, плавающих под Российским Флагом» предусматривалась ответственность за небрежное отношение к своим служебным обязанностям работников водного транспорта во время плавания.

В УК РСФСР 1922 г. ст. 218 предусматривала ответственность за нарушение правил и порядка на железнодорожном и вод-

---

<sup>10</sup> В 1921 г. был опубликован Декрет СНК «Об установлении порядка надзора за пользованием пассажирскими поездами (Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства РСФСР. 1921. № 64. Ст. 474).

ном транспорте. Субъектом этих преступлений могли быть любые лица, нарушившие порядок безопасности движения и эксплуатации данных видов транспорта. При этом разрушение и повреждение сооружений, путей и пр. в зависимости от содержания умысла рассматривались как диверсия, бандитизм, саботаж, массовые беспорядки и т. д.

Анализ норм УК РСФСР 1922 г. позволяет сделать вывод, что преступления на различных видах транспорта рассматривались, в основном, в сфере экономической преступности. «В уголовном законодательстве было проигнорировано формирование специального состава преступления, предусматривающего ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Такие деяния в случае причинения смерти или телесных повреждений потерпевшим от транспортных происшествий квалифицировались по соответствующим статьям главы V УК РСФСР «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности». Однако в УК РСФСР 1922 г. существовала ст. 218 УК РСФСР, которая послужила основой для последующего теоретического осмысления транспортных преступлений и совершенствования законодательства»<sup>11</sup>.

Статья 218 УК РСФСР размещалась в главе VIII УК РСФСР «Нарушение правил, охраняющих народное здоровье, общественную безопасность и публичный порядок». «В первоначальной редакции статьи законодатель объединил в ней ответственность за нарушения правил при движении по железным дорогам и водным путям сообщения»<sup>12</sup>. Но уже в последующем она была сформулирована в новой редакции: «Неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным

---

<sup>11</sup> Бохан А. П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 38.

<sup>12</sup> Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства РСФСР. 1922. № 15. Ст. 153.

путям сообщения, карается – штрафом до трехсот рублей или принудительными работами»<sup>13</sup>.

Таким образом, впервые в статье были объединены нарушения соответствующих правил, действующих на всех без исключения, кроме трубопроводного, видах транспорта: сухопутном (железнодорожном, автомобильном, гужевом и т. п.), водном (морском, речном, озерном, а также плавательных средствах различных видов) и воздушном. Объединение произошло исходя из особенностей объекта преступных посягательств, в качестве которого выступали общественные отношения в сфере охраны порядка и безопасности движения всех перечисленных транспортных средств. Формулировка «безопасность движения» была обозначена в уголовном законе впервые. По своей конструкции ст. 218 УК РСФСР являлась бланкетной и в качестве обязательного условия для привлечения виновных к уголовной ответственности определяла «нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением». В дальнейшем в науке уголовного права развернулась дискуссия относительно того, могут или нет при установлении объективной стороны транспортных преступлений использоваться неписанные общепринятые нормы поведения. Обязательные постановления, к которым отсылает ст. 218 УК РСФСР, касались как лиц, осуществляющих движение транспортных средств и ответственных за их эксплуатацию (водители, машинисты, капитаны, механики и т. п.), так и лиц, пользующихся транспортными средствами и путями сообщения, а также всех иных лиц, допустивших нарушения соответствующих постановлений.

И в этой связи следует, на наш взгляд, согласиться с мнением В. И. Жулева, что при всех видимых достоинствах ст. 218 УК РСФСР 1922 г. имела очевидные недостатки, которые не позволили ей сыграть заметную роль в укреплении безопасности транспортного движения. Это связано с тем, что в ней не упоминались последствия, а ее формальный характер и слабость санкций практически низводили ее до уровня административной нормы.

---

<sup>13</sup> Постановление ВЦИК X созыва от 10 июля 1923 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства РСФСР. 1923. № 48. Ст. 479.

Своеобразной была позиция УК РСФСР 1922 г. и относительно составов с административной преюдицией. «Без упоминания об административной преюдиции уголовная ответственность фактически наступала за проступки, когда на виновное лицо был наложен штраф. Для передачи материалов в суд и применения уголовного законодательства (ст. 218 УК РСФСР) требовалось только одно – отказ (уклонение) от уплаты штрафа»<sup>14</sup>.

Следует отметить, что принятые вслед за УК РСФСР 1922 г. уголовные кодексы некоторых союзных республик имели некоторые отличия в определении преступных деяний на транспорте. Так, в УК Украинской ССР, который практически копировал УК РСФСР 1922 г., была включена ст. 1971 УК РСФСР, устанавливавшая ответственность за умышленное (часть первая) и неосторожное (часть вторая) «повреждения имущества железнодорожного, водного и воздушного транспорта... нарушающие или могущие нарушить функционирование означенных видов транспорта...». При дальнейшей эволюции уголовного законодательства расхождение между УК отдельных республик возрастало и затронуло даже структуру кодексов.

Уже в следующем 1923 г., соответствующие статьи дополняются указанием и на воздушные пути. Таким образом, данные нормы положили начало формированию уголовного законодательства о транспортных преступлениях в целом.

Ответственность за преступные посягательства на безопасность движения железнодорожного, водного и воздушного транспорта предусматривались в различных главах, что определялось спецификой субъективной стороны и субъекта. Так, при наличии контрреволюционной цели посягательство на безопасность движения железнодорожного, водного или воздушного транспорта квалифицировалось как контрреволюционное преступление и было предусмотрено в соответствующей главе. Аналогичные действия, совершенные без контрреволюционной цели, были отнесены к преступлениям против порядка управления (например, совершенные при массовых беспорядках).

---

<sup>14</sup> Жулев В. И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 11.

рядках). В некоторых случаях преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспорта, законодатель относил к имущественным преступлениям.

УК РСФСР 1926 г. также содержал ряд норм, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспорта. Например, в ст. 75 УК РСФСР предусматривалась ответственность за нарушение правил безопасности на железнодорожном транспорте. Однако отдельных норм об ответственности за автотранспортные преступления в этом УК еще не было.

УК РСФСР, введенный в действие постановлением ВЦИК от 22 ноября 1926 г., сделал новый шаг в развитии транспортного уголовного законодательства и положил начало его активному совершенствованию. Существенное продвижение вперед в этом смысле произошло уже в последующие годы, так как кодекс действовал почти четверть века, включая годы индустриализации, Великую Отечественную войну и послевоенный период.

К сожалению, в УК РСФСР 1926 г. не нашли дальнейшего развития такие понятия, как «безопасность движения» и «сухопутные пути сообщения», о которых говорилось в ст. 218 УК РСФСР 1922 г. «Конечно, для сохранения уголовной ответственности за правонарушение, о котором говорилось в диспозиции ст. 218 прежнего УК РСФСР, оснований не было. Речь, как известно, шла фактически об административных проступках, а уголовное наказание наступало лишь в случаях, когда виновное лицо уклонялось от уплаты штрафа. Декриминализация таких правонарушений была оправдана. Что же касается правонарушений, которые могли сопровождаться несчастными случаями с людьми и иными тяжкими последствиями, то они преследовались в общеуголовном порядке»<sup>15</sup>.

Обращает на себя внимание и тот факт, что в уголовном законодательстве этого периода не было ни одной специальной нормы,

---

<sup>15</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 41.

непосредственно направленной на охрану безопасного функционирования автотранспортных средств. Транспортные преступления продолжали оставаться, в основном, размещенными в различных главах и статьях УК РСФСР. Вместе с тем, тенденция к их возможному объединению нарастала. Усматривается это на примере как общеуголовных преступлений, так и преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта.

«Транспортные статьи» располагались в различных главах УК РСФСР 1926 г., в основном, в главе первой Особенной части, где речь шла о государственных преступлениях.

В главе II «Иные преступления против порядка управления» содержались: ст. 70 УК РСФСР, в которой говорилось о «нарушении правил о военном и ином учете... автомобилей, мотоциклов, велосипедов и иных транспортных средств... а также принадлежностей и запасных частей к ним» (ч. 2); ст. 75 УК РСФСР – «нарушение установленных обязательными постановлениями Народного комиссариата путей сообщения и его органов правил об охране порядка и безопасности движения, охране имущества транспорта, предупреждении и пресечении незаконного использования транспорта, а также проведении санитарных и противопожарных мероприятий, если нарушение повлекло за собой тяжелые последствия»<sup>16</sup>.

Между тем с развитием автомобильной промышленности, ростом автопарка, интенсификацией движения по дорогам страны обеспечение безопасности дорожного движения становилось все более серьезной проблемой. Наличие законодательного пробела длительное время затрудняло борьбу с посягательствами на безопасную работу автотранспорта. В судебной практике такие деяния квалифицировались либо по статьям о преступлениях против личности, либо как нарушения обязательных постановлений об охране порядка на транспорте, либо как преступно-небрежное исполнение води-

---

<sup>16</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 24.

телем своих служебных обязанностей (ст. 111 УК РСФСР). Такая практика не обеспечивала достаточно эффективной репрессии в отношении грубых нарушений правил безопасности движения на автотранспорте.

В 1929 г. в УК РСФСР была введена статья, предусматривающая «ответственность за разрушение и повреждение железнодорожного и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегающих знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна»<sup>17</sup>.

23 января 1931 г. ЦИК и СНК СССР приняли Постановление «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта», в соответствии с которым в УК РСФСР была включена ст. 59<sup>3</sup><sup>18</sup>. Согласно этой статье к числу уголовно наказуемых деяний были отнесены нарушения работником транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т. п.), если эти нарушения повлекли или могли повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, путей и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми, несвоевременную отправку поездов и судов, скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и другие действия, влекущие за собой срыв (нев्यполнение) намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности или безопасности движения. Это деяние законодатель отнес к группе государственных, включив в подгруппу контрреволюционных преступлений.

Пленум Верховного Суда СССР от 26 мая 1932 г. разъяснил, что работники автотранспорта за автоаварии с человеческими жертвами, по общему правилу, должны привлекаться к ответственности по ст. 111 УК РСФСР; в исключительных случаях, когда нарушение

---

<sup>17</sup> Эта статья была введена в УК на основании Постановления ЦИК и СНК СССР от 13 марта 1921 г. «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями». См. Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР 1917–1952 г. М., 1953. С. 243.

<sup>18</sup> Собрание законов СССР. 1931. № 4. Ст. 44.

правил вождения автотранспорта повлекло массовые человеческие жертвы, гибель ценного государственного имущества и другие исключительно серьезные последствия, действия водителя по аналогии могут квалифицироваться по ст. 59<sup>3в</sup> УК РСФСР.

Постановление пленума Верховного Суда СССР от 29 декабря 1936 г. приравнивало преступные нарушения трудовой дисциплины работников автотранспорта и городских железных дорог к таким же деяниям на железнодорожном и водном транспорте, указав на необходимость квалификации этих нарушений по ст. 59<sup>9</sup> УК РСФСР уже без обязательной ссылки на аналогию.

Наконец, постановлением пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. все автотранспортные преступления подразделялись на совершенные работниками транспорта и иными лицами, с предписанием квалифицировать первые по ст. 59<sup>3в</sup> УК РСФСР, а вторые – по статьям о преступлениях против личности. Нетрудно убедиться, что пробел уголовного закона был восполнен применением нормы по аналогии, что привело к отсутствию единства в квалификации преступных нарушений правил безопасности движения автотранспорта, смешению их с другими деяниями, особенно в процессе квалификации действий водителей, не являющихся работниками автотранспорта. Определенные трудности возникли и при решении таких вопросов, как квалификация действий водителей-стажеров, водителей, являющихся работниками автотранспорта и не имеющих права на управление транспортными средствами, водителей, отстраненных от работы администрацией, должностных лиц, нарушающих правила эксплуатации автотранспорта.

Уголовному законодательству ряда союзных республик были известны и другие (кроме перечисленных выше) виды транспортных преступлений, например, ведение автомашины лицами, находящимися в нетрезвом состоянии, а равно способствование опьянению водителей автомашин при исполнении последними служебных обязанностей, независимо от наступления последствий (ст. 202 УК Туркменской ССР).

Таким образом, особое значение транспорта как одной из важнейших отраслей народного хозяйства обусловило постоянное совершенствование уголовного законодательства, направленного на усиление борьбы с посягательствами на его нормальную, безопасную работу.

Однако, как можно заметить, менее всего в УК РСФСР 1926 г. нашлось места для автомобильного транспорта. О нем упоминают только две статьи (ст. 59<sup>6</sup> УК РСФСР – уклонение от автотранспортной повинности и ст. 70 УК РСФСР – нарушение правил об учете), а термин «сухопутные пути сообщения» исчез из УК РСФСР вообще.

В то же время количество происшествий с тяжелыми последствиями с участием автомобилей и трамваев уже в те годы стало расти. Все это повлекло объективные трудности в квалификации преступлений и противоречия в судебной практике, которая, в основном, шла по пути квалификации таких деяний, по так называемым общеуголовным составам, то есть как преступлений против жизни и здоровья. Верховный Суд СССР неоднократно выносил постановления, пытаясь сделать судебную практику более единообразной.

Наиболее решительный шаг в этом направлении сделал Народный комиссариат юстиции СССР своим циркуляром 1937 г. (№ 7). В целях установления единства судебной практики по делам об авариях на автотранспорте данным циркуляром было рекомендовано в случаях, когда авария на автотранспорте явилась результатом простой неосторожности со стороны работников этого транспорта, то, хотя бы она и повлекла человеческие жертвы, это преступление, при отсутствии других квалифицирующих признаков, должно было квалифицироваться судом как неосторожное причинение смерти или увечья по соответствующим статьям УК союзных республик.

В тех же случаях, когда указанная авария или несчастные случаи с людьми явились следствием нарушения работниками транспорта трудовой дисциплины, преступление следовало квалифицировать по ч. 1 ст. 59<sup>3в</sup> УК РСФСР и по соответствующим статьям УК

других союзных республик, а в случаях явной злостности – по ч. 2 той же статьи.

Между тем в юридической науке преобладало мнение о том, что применение ст. 59<sup>3в</sup> УК РСФСР к водителям автотранспорта было проявлением ее расширительного толкования, квалификацией по аналогии преступлений, которые диспозицией этой статьи не охватывались. Автотранспортные преступления не могли относиться к числу особо опасных для Союза ССР преступлений против порядка управления, хотя фактически были отнесены к ним. Примечателен факт, что ответственности по ст. 59<sup>3в</sup> УК РСФСР подлежали только специальные субъекты – работники транспорта, и при условии, что допущенные ими нарушения (правил и т. п.) являлись одновременно нарушениями трудовой дисциплины. Таким образом, водителей личных (частных) автотранспортных средств по этой статье привлекать было нельзя.

В то же время индивидуальный автотранспорт находил все более массовое распространение, особенно с конца 40-х гг., когда начался выпуск отечественных легковых автомобилей «Москвич» и «Победа». При всей условности ориентации на квалификацию действий работников автотранспорта по ст. 59<sup>в</sup> УК РСФСР с квалификацией нарушений правил безопасности движения индивидуальными владельцами автомобилей и мотоциклов дело обстояло еще хуже. В связи с этим Верховный Суд СССР неоднократно давал разъяснения по транспортным преступлениям, а 15 сентября 1950 г. пленум Верховного Суда принял специальное постановление «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте»<sup>19</sup>. Пленум подтвердил разграничение в квалификации транспортных преступлений в зависимости от того, совершены они работником транспорта или лицом, таковым не являющимся. При этом он указал, что преступления, связанные с нарушением правил движения на автотранспорте, совершенные водителями, не являю-

---

<sup>19</sup> Сборник постановлений пленума Верховного Суда СССР 1924–1977. М., 1978. Ч. 1. С. 76.

щимися работниками транспорта, должны квалифицироваться по статьям о преступлениях против личности в зависимости от последствий и характера вины. Иногда же действия виновных лиц следовало квалифицировать как умышленные убийства при отягчающих обстоятельствах (ст. 136 п. «в» УК РСФСР 1926 г. – «способом опасным для жизни многих людей...»).

Такое решение вопроса, разумеется, проблему не исчерпывало. Была очевидна необходимость включения в УК РСФСР специальных норм об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения на городском электротранспорте (трамвай, троллейбус) и автотранспорте.

Необходимость этого была тем более очевидна, что происходило интенсивное развитие всех видов транспорта, увеличение интенсивности перевозок, увеличение автопарка.

Таким образом, можно прийти к выводу, что УК РСФСР 1926 г. при наличии содержащихся в нем различных составов транспортных преступлений не осуществил их систематизации. Оставались и пробелы в транспортном законодательстве. Прежде всего это относилось к безопасности движения на автомобильном транспорте, что в условиях научно-технического прогресса делало ситуацию с транспортным уголовным законодательством нетерпимой.

С принятием 25 декабря 1959 г. Верховным Советом СССР Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик, а также Закона об уголовной ответственности за государственные преступления и Закона об уголовной ответственности за воинские преступления в союзных республиках в 1959–1961 гг. были приняты новые уголовные кодексы.

Заметим, что ни одна сфера охраняемых уголовным законом общественных отношений не вызвала в то время такого активного законотворчества, как транспортные преступления. Общими для УК всех союзных республик стали ст. 22 и ст. 23 Закона об уголовной ответственности за государственные преступления (в УК РСФСР 1960 г., соответственно, ст. 85 и ст. 86).

Все это в определенной мере было учтено при разработке нового УК РСФСР, принятого в 1960 г. «Хотя в этом УК РСФСР и не была выделена самостоятельная глава, в которой были бы объединены все нормы об ответственности за посягательства на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств, однако, им была уже сформирована достаточно четкая система транспортных преступлений»<sup>20</sup>.

УК РСФСР 1960 г. криминализировал: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта работниками этих видов транспорта (ст. 211 УК РСФСР), нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта (ст. 212 УК РСФСР), нарушение действующих на транспорте правил (ст. 213 УК РСФСР).

Дальше всех по пути формирования транспортного законодательства пошли уголовные кодексы Армянской, Казахской и Молдавской союзных республик, в которых появились самостоятельные главы «Транспортные преступления». Активное законотворчество, в частности формирование новых составов преступлений, сопровождалось возникновением существенных различий в уголовном законодательстве отдельных республик.

Процесс создания новых норм продолжился сразу же после принятия кодексов. «Это был период активного формирования транспортного уголовного законодательства, и в юридической литературе стало прочно внедряться родовое понятие «транспортные преступления», распространявшееся на все виды транспортных средств»<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Некоторые составы преступления в УК РСФСР 1960 г. были декриминализированы. В основном это касалось нарушений различного рода правил, например, Правил, установленных для предотвращения столкновения судов. (Статья 75-2 УК РСФСР 1926 г.) и др.

<sup>21</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 45.

Однако УК РСФСР 1960 г. не предпринял попытки объединения «транспортных» статей. Особенную часть его открывали «Особо опасные государственные преступления», а транспортные перешли в разряд «Иных государственных преступлений». Вместо четырех составов, которые были предусмотрены УК РСФСР 1926 г. (разрушение или повреждение железнодорожных путей, нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины, нарушение работниками гражданской авиации и гражданского воздухоплавания служебных обязанностей, нарушение правил о международных полетах), в УК РСФСР 1960 г. были включены в главу «Государственные преступления» только три состава (нарушение правил международных полетов (ст. 84 УК РСФСР), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 85 УК РСФСР) и повреждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 86 УК РСФСР). Произошло это за счет того, что работники гражданской авиации (воздушного транспорта) были объединены в одну группу с работниками железнодорожного и водного транспорта.

В этом видится качественный шаг по пути унификации транспортного законодательства. Другим таким шагом явилась формулировка диспозиции ст. 85 УК РСФСР 1960 г. Вместо нарушения трудовой дисциплины акцент был сделан непосредственно на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Кроме того, в ней прямо перечислялись работники железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

На наш взгляд, невключение в то время в число субъектов ст. 85 УК РСФСР 1960 г. работников автомобильного транспорта было вполне справедливым, ибо данная статья входила в главу «Государственные преступления», а также поскольку по ч. 2 ст. 85 УК РСФСР ответственность могла наступать в случаях, когда деяния «не повлекли, но заведомо создавали угрозу наступления» последствий, перечисленных в части первой этой статьи. Это соответствовало точке зрения, которая преобладала в теории уголовного права, что наиболее тяжкими транспортными преступлениями являются нарушения правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Мы также полагаем, что факт разграничения в УК РСФСР 1960 г. нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта, с одной стороны, и аналогичных нарушений, совершаемых на автомобильном транспорте, с другой, позволяет констатировать, что законодатель провел это разграничение для того, чтобы уделить особое внимание именно автомобильному транспорту.

В главе X УК РСФСР 1960 г. «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения» появились сразу три статьи, связанные с автотранспортом и городским электротранспортом. И хотя их конструкция была новой для советского уголовного права, над ней тяготели ориентации прошлых лет применительно к иным видам транспорта. Вместе с тем, на наш взгляд, разделение по разным составам преступлений установления ответственности лиц, являющихся работниками автотранспорта или городского электротранспорта, и лиц, не являющихся таковыми, явилось главным недостатком действовавшего законодательства. В нем явно просматривалась выраженная в УК РСФСР 1926 г. тенденция увязывать транспортные преступления с трудовой дисциплиной, с исполнением должностных, профессиональных обязанностей. Эволюция уголовного законодательства в отношении транспортных преступлений от контрреволюционных и особо опасных государственных преступлений через саботаж, вредительство, использование служебного положения и тому подобного развивалась в сторону преступлений, посягающих прежде всего на безопасность движения, на жизнь и здоровье людей, весьма медленно. Она была связана фактически со всеми элементами состава преступления: объектом, субъектом, объективной и субъективной сторонами.

«Наиболее активно стала формироваться и укрепляться позиция, согласно которой непосредственным объектом деяния, предусмотренного ст. 85 УК РСФСР 1960 г., является его безопасная работа – безопасность движения»<sup>22</sup>. Однако при этом много вопросов

---

<sup>22</sup> См., например: *Никифоров Б. С.* Объект преступления по советскому уголовному праву. М., 1960; *Куринов Б. А.* Квалификация транспортных преступлений (ст. 85 и ст. 86 УК РСФСР). М., 1965.

возникало по поводу определения признаков состава, характеризующих объективную сторону данного состава преступления.

В то же время в теории уголовного права вновь возобновилась полемика в отношении деления составов преступлений на материальные и формальные. «Поводом для этого послужила ч. 2 ст. 85 УК РСФСР (а также конструкция ст. 86 УК РСФСР), устанавливавшая ответственность за деяния, которые «не повлекли, но заведомо создавали угрозу наступления» реальных вредных последствий. Это была заимствованная из прежнего УК РСФСР 1926 г. «угроза правильности и безопасности движения»<sup>23</sup>. Не вдаваясь в теоретические споры с противниками такого деления, утверждавшими, что преступлений без каких-либо вредных последствий не бывает (А. Б. Сахаров, Н. Ф. Кузнецова и др.), и сторонников «формальных» составов преступлений (А. А. Пионтковский, Б. А. Куринов и др.), отметим лишь, что само толкование «заведомой угрозы» порождало массу противоречивых суждений и выдвигало перед следственными и судебными органами дополнительные трудности»<sup>24</sup>.

Возникли также проблемы, связанные с определением и самих правил, нарушение которых являлось основанием для квалификации действий виновного по ст. 85 УК РСФСР, а также с установлением причинной связи между нарушениями данных правил и наступившими вредными последствиями.

В целом же, если выделить уголовное законодательство, предусматривающее ответственность за нарушение безопасности движения автомобильного транспорта, то следует сделать вывод, что оно стало целенаправленно формироваться только начиная с УК РСФСР 1960 г.

Первоначально в главу X «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения»

---

<sup>23</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 28.

<sup>24</sup> *Жулев В. И.* Транспортные преступления. М., 2001. С. 21.

УК РСФСР 1960 г. были включены три статьи относительно автомобильного транспорта. Это были новые оригинальные составы преступлений, хотя над ними тяготело транспортное законодательство прошлых лет. Самым откровенным наследием, как уже говорилось, явилось сохранение различия в квалификации одних и тех же общественно опасных действий в зависимости от того, кем были допущены нарушения: работником автотранспорта или лицом, не являющимся таковым. Возобладала позиция, в соответствии с которой работники автотранспорта должны нести более высокую уголовную ответственность за происшествия на дорогах. Такая позиция обосновывалась тем, что, кроме нарушения правил дорожного движения, водители одновременно допускали и нарушение трудовой дисциплины, а поэтому последствия таких нарушений, совершаемых ими, могут быть более тяжелыми, так как они связаны с массовыми перевозками людей и т. п.

Диспозиции ст. 211 УК РСФСР «Ответственность работников автотранспорта или городского электротранспорта» и ст. 212 УК РСФСР 1960 г. «Ответственность лиц, не являющихся работниками автотранспорта» отличались тем, что в первом случае говорилось о «правилах безопасности движения и эксплуатации», а во втором – упоминались лишь «правила безопасности движения». Кроме того, работники транспорта могли быть привлечены к уголовной ответственности за причинение смерти или причинение телесных повреждений людям и за «существенный материальный ущерб», (по ст. 212 УК РСФСР ответственность за любой материальный ущерб исключалась). Что же касается санкций, то в ч. 1 ст. 211 УК РСФСР упоминался штраф до ста рублей, а в ст. 212 УК РСФСР штраф отсутствовал. Во всем же остальном при аналогичных последствиях санкции были тождественны.

На практике, если и возникали случаи переквалификации действий виновных лиц с одной из названных статей на другую, на конечный результат – меру наказания – такое разграничение заметного влияния оказать не могло. По существу, в обеих статьях речь шла о тождественных санкциях.

Такое искусственное разделение ответственности водителей транспортных средств продолжительное время существовать не могло. Поэтому уже в 1968 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня<sup>25</sup> ст. 211 УК РСФСР была изложена в новой редакции, устанавливая ответственность любого лица, управляющего транспортным средством, а ст. 212 УК РСФСР была отменена. Одновременно в УК РСФСР были включены два новых состава преступления – ст. 211-1 УК РСФСР, предусматривавшая ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, и ст. 211-2 УК РСФСР – за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств.

Внесение изменений в законодательство продолжалось практически вплоть до принятия ныне действующего УК РФ 1996 г. Правотворчество не успевало за криминальными проявлениями, сопровождавшими быстрым развитием автотранспорта. При этом совершенствование законодательства не отличалось стабильностью, вслед за криминализацией отдельных деяний следовала их декриминализация, в связи с чем возникала необходимость в толковании отдельных терминов и т. п. Так, хотя ст. 211 УК РСФСР в редакции 1968 г. и конкретизировала виды транспортных средств, водители которых рассматривались в качестве субъектов этого состава преступления, называя таковыми автотранспорт, городской электротранспорт, трактора и иные самоходные машины, однако это не снимало вопросы, возникающие на практике при применении данной статьи. Поэтому Указом Верховного Совета РСФСР от 1 октября 1985 г.<sup>26</sup> ст. 211 УК РСФСР была дополнена примечанием, в котором перечислялись виды транспортных средств: автомобили, трактора и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства. Но и этого оказалось недостаточно, чтобы снять все вопросы, и поэтому пленум Верховного Суда СССР 16 января 1986 г. принял постановле-

---

<sup>25</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1968. № 26. Ст. 1010.

<sup>26</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1985. № 40. Ст. 1398.

ние № 5, вносящее изменения и дополнения в постановление «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях»<sup>27</sup>, в котором провел дальнейшую конкретизацию, упоминая о комбайнах, автогрейдерах, автокранах и других самоходных механизмах. В то же время многие из вопросов, возникающих на практике, были вызваны, в частности, тем, что термин «дорожное движение» только начинал утверждаться на транспорте и еще не воспринимался уголовным законодательством.

В ст. 211 УК РСФСР 1960 г. в редакции 1968 г. в числе уголовно наказуемых последствий сохранился «существенный материальный ущерб», который прежде отсутствовал в отмененной ст. 212 УК РСФСР. «Однако в дальнейшем причинение существенного материального ущерба, а также легких телесных повреждений из диспозиции ст. 211 УК РСФСР были исключены»<sup>28</sup>.

Об относительной нестабильности уголовного законодательства, предусматривавшего ответственность за нарушение правил дорожного движения, говорит и тот факт, что упомянутым выше Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. в УК РСФСР был включен новый состав (ст. 211-1 УК РСФСР), предусматривавший ответственность за некоторые случаи управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения. В последующем в 1972 г. в данную статью были внесены редакционные изменения<sup>29</sup>, а затем Законом РФ от 24 декабря 1992 г.<sup>30</sup> эта статья была исключена из УК, а предусматривавшиеся в ней деяния вновь перешли в административную юрисдикцию. Тем же Указом

---

<sup>27</sup> Постановление пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» (с изм. от 3 сентября 1976 г., 25 февраля 1977 г., 16 января 1986 г.) // Сборник постановлений пленумов Верховных судов ССР и РСФСР (РФ) по уголовным делам. М., 1997.

<sup>28</sup> Ведомости Верховного Суда РФ. 1992. № 47. Ст. 2664; 1993. № 3. Ст. 97.

<sup>29</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1972. № 51. Ст. 1207.

<sup>30</sup> Ведомости РФ. 1993. № 3. Ст. 97.

Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. УК РСФСР был дополнен ст. 211-2 УК РСФСР, устанавливавшей ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, если это повлекло последствия, указанные в ст. 211 УК РСФСР. Появление этой статьи было вполне оправданным, так как законодатель в УК РСФСР 1960 г., говоря о лицах, управляющих транспортными средствами (ст. 211 УК РСФСР и ст. 212 УК РСФСР), упустил, на наш взгляд, что несчастные случаи на дорогах могут происходить не только по вине водителей, но и по вине лиц, ответственных за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. Это явилось устранением явного пробела в уголовном законе, хотя и несколько запоздалым, и целесообразность введения ст. 211-2 УК РСФСР не вызывала никаких сомнений.

Наличие такого количества статей в одной главе УК РСФСР позволяет нам сделать вывод о попытке систематизации уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за транспортные преступления, связанные, в основном, с обеспечением безопасности движения транспортных средств. «Однако в то же время два состава продолжали оставаться в главе I «Государственные преступления», хотя речь в них шла о безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 85 УК РСФСР) и о нарушении такого движения посредством повреждения путей сообщения и транспортных средств (ст. 86 УК РСФСР). Вместе с тем, и в некоторых других главах УК РСФСР 1960 г. содержались составы преступлений, имеющих отношение к транспорту, в том числе – к безопасности движения. Так, в главе III «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности» содержалась ст. 127 УК РСФСР (Оставление в опасности), по которой на практике квалифицировались, в частности, действия водителей автотранспорта, которые заведомо оставили без помощи потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий»<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> См., например: Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1989. № 4. С. 4.

В то же время, в некоторых союзных республиках уголовный закон конкретизировал перечень транспортных средств и по-разному определял круг субъектов преступлений, а также и характер допускаемых ими нарушений. Так, ст. 207<sup>1</sup> УК Белорусской ССР говорила о «нарушении водителем трактора, бульдозера, экскаватора и других самоходных машин установленных правил безопасности производства работ или передвижения». Большинство УК других союзных республик, подобно УК РСФСР, разграничивали ответственность работников и не работников транспорта, но при этом в некоторых УК такое разграничение было устранено. Так, ст. 241 УК Грузинской ССР устанавливала ответственность работников автотранспорта, а равно лиц, не являющихся работниками автотранспорта. Некоторые УК союзных республик устанавливали ответственность за нарушение правил безопасности движения и в тех случаях, когда это не влекло наступление реальных вредных последствий.

Таким образом, анализ развития законодательства об ответственности за транспортные преступления, предшествовавшего ныне действующему, позволяет сделать следующие выводы:

- 1) система транспортных преступлений складывалась постепенно;
- 2) в процессе формирования системы криминализировались наиболее опасные посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта, одновременно с этим декриминализировались деяния, не представляющие значительной опасности;
- 3) существенно уточнялись диспозиции статей, что способствовало правильной квалификации транспортных преступлений и более четкому разграничению их со смежными составами преступлений;
- 4) расширялись возможности индивидуализации наказания за счет введения большего количества альтернативных санкций.

Примерно с середины 60-х годов в теории уголовного права стала выделяться группа транспортных преступлений как подсистема «преступлений против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения».

Следовательно, можно, на наш взгляд, констатировать, что к моменту принятия в 1996 г. действующего Уголовного кодекса Российской Федерации в доктрине уголовного права сложилась довольно стройная система транспортных преступлений. «И хотя некоторые преступления этой группы продолжали оставаться в разделе «Иные государственные преступления», многие ученые высказывали мнение о несоответствии родовых объектов и степени опасности иных государственных преступлений и транспортных преступлений»<sup>32</sup>. Вместе с тем стала доминирующей точка зрения, согласно которой все преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации любого вида транспорта, должны быть выделены с учетом их специфики и общности видового объекта в самостоятельную главу УК. Однако, несмотря на признание необходимости выделения транспортных преступлений в самостоятельную главу, некоторые ученые порой не соглашались с основаниями такой систематизации. Так, Б. А. Куринов полагал, что такими основаниями являются: «1) единый родовой объект – безопасность движения транспорта; 2) сходная объективная сторона – совершение преступления при использовании транспортных средств и 3) сходные причины и условия, вызывающие совершение транспортных преступлений»<sup>33</sup>. Данную позицию не поддерживал и В. К. Глистин, считавший, что нормы о транспортных преступлениях имеют объектом не безопасность движения, а жизнь и здоровье людей в процессе эксплуатации механического транспорта. Не соглашался он и с мнением, что причины и условия, вызывающие транспортные преступления, сходны. «Нет ничего общего в причинах таких преступлений как угон автотранспорта, самовольная без надобности остановка поезда и угон воздушного судна»<sup>34</sup>.

Вместе с тем, нельзя не отметить, что мнение В. К. Глистина относительно объекта группы рассматриваемых преступлений нашло отражение в УК РФ 1996 г., в котором в самостоятельную группу по

---

<sup>32</sup> См., например: *Куринов Б. А.* Автотранспортные преступления. М., 1975; *Кузнецова Н. Ф.* Преступления и преступность. М., 1969.

<sup>33</sup> *Куринов Б. А.* Автотранспортные преступления. М., 1970. С. 10–11.

<sup>34</sup> Курс советского уголовного права. ЛГУ, 1981. Т. 5. С. 68.

признаку именно видового объекта была выделена глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

В то же время является вполне обоснованным, на наш взгляд, мнение В. К. Глистина относительно места отдельных конкретных составов преступлений. «Так, угон автотранспортного средства и угон воздушного судна не являются транспортными преступлениями, так как в первом случае имеет место посягательство на собственность, а во втором, учитывая, в частности, и степень опасности – на общественную безопасность. Самовольная без надобности остановка поезда может быть отнесена к преступлениям, посягающим на безопасность движения железнодорожного транспорта, однако, отсутствие, как показало изучение материалов практики, последствий, характерных для транспортных преступлений, а, следовательно, и иная степень опасности этого деяния позволили законодателю декриминализировать его и перевести в разряд административных правонарушений»<sup>35</sup>.

В настоящее же время, в связи с принятием УК РФ 1996 г. общепризнанным мнением в доктрине уголовного права является мнение, согласно которому видовым объектом рассматриваемых преступлений является именно безопасность движения и эксплуатации транспорта, непосредственным – то же, но с учетом вида транспортного средства. «Дополнительным обязательным объектом при совершении преступлений, предусмотренных ст. 263–269 УК РФ является жизнь, здоровье или отношения собственности. Безопасность движения и эксплуатации транспорта является составной частью общественной безопасности, которая предполагает защищенность жизни, здоровья, имущества. Поэтому представляется излишним особо подчеркивать защищенность именно этих правоохранительных интересов при совершении только транспортных преступлений».

---

<sup>35</sup> В УК некоторых зарубежных стран это преступление включено в систему транспортных преступлений.

<sup>36</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 48.

Что касается объективной стороны, которую Б. А. Куринов определял как совершение данных преступлений «при использовании транспортных средств», то законодатель пошел дальше, включив в систему транспортных преступлений такие деяния как недоброкачественный ремонт, выпуск в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями, приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения.

Вместе с тем нельзя не отметить, что объективная сторона транспортных преступлений сходна, что выражается в нарушении определенных установленных правил предосторожности, в целях обеспечения безопасности движения и эксплуатации различных видов транспортных средств. Сходными представляются и причины совершения транспортных преступлений, которыми криминологи справедливо считают пренебрежительное отношение к правилам предосторожности, преувеличенную самооценку, легкомыслие, невнимательность и пр. Иными словами, социальные корни неосторожности тесно связаны со взглядами, принципами, социальной позицией личности. Однако В. К. Глистин в отношении причин рассматриваемых преступлений был прав лишь в том, что между угоном автотранспорта, самовольной без надобности остановкой поезда и угоном воздушного судна нет сходства. Действительно, перечисленные деяния отличаются от транспортных преступлений, так как они совершаются умышленно, тогда как транспортные преступления характеризуются в основном двойной или неосторожной формой вины, что и предопределяет различие в причинах их совершения.

Помимо необходимости выделения транспортных преступлений в самостоятельную главу УК РФ, в следственной и судебной практике возникали вопросы относительно квалификации и разграничения со смежными составами деяний, относимых к числу транспортных преступлений. Например, в Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 января 1950 г. № 1/2/у отмечалось, что «в судебной практике нет единообразия в вопросе квалификации преступле-

ний, повлекших аварии судов, не принадлежащих органам министерств морского и речного флота»<sup>37</sup>.

На ошибки при квалификации нарушений правил безопасности движения механического транспорта обращалось внимание и в другом ранее действовавшем Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № 1<sup>38</sup>, и в действующем Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»<sup>39</sup>.

Вместе с тем в теории уголовного права развернулась оживленная дискуссия относительно содержания главы и конструкции норм о транспортных преступлениях. «Так, некоторые ученые полагали, что тяжесть наказания за транспортные преступления должна определяться не столько наступившими последствиями, сколько иными обстоятельствами. Например, нахождение за рулем водителя в состоянии опьянения, особо злостный характер нарушения, неоказание помощи потерпевшему в аварии и пр. Эти признаки предлагалось включить в качестве квалифицирующих признаков отдельных транспортных преступлений»<sup>40</sup>. «Вместе с тем предлагались и привилегированные составы при наличии таких признаков, как обусловленность наступивших последствий нарушения правил дорожного движения действиями других лиц, наличие скрытых дефектов транспортного средства, экстремальные условия ситуации»<sup>41</sup>.

«И в этой связи некоторые авторы подчеркивали, что специ-

---

<sup>37</sup> С изменениями, внесенными постановлениями Пленума от 14 декабря 1961 г. и от 24 апреля 1984 г. См. Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924–1986 гг. М., 1987. С. 92–93.

<sup>38</sup> Сборник Постановлений Пленума Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М., 1999. С. 40–44.

<sup>39</sup> URL: <http://base.consultant.ru>.

<sup>40</sup> Основание уголовно-правового запрета. М., 1982. С. 279.

<sup>41</sup> Там же. С. 280.

фика же подавляющей части транспортных преступлений состоит в том, что в силу множественности факторов, воздействующих на поведение преступника, вредные последствия носят, как правило, ситуативный и во многом случайный характер и, кроме того, не всегда адекватны степени тяжести нарушения соответствующих правил»<sup>42</sup>.

Высказывалось в доктрине уголовного права и иное мнение, согласно которому следует для обеспечения единства характеристики деяния, независимо от вида транспорта «...использовать единый критерий оценки степени тяжести последствий: причинение вреда жизни и здоровью граждан и имущественный ущерб. Степень вреда должна быть определена в самом законе с максимальной четкостью»<sup>43</sup>. Именно по этому пути и пошел законодатель при разработке ныне действующего УК РФ 1996 г., унифицировав нормы о транспортных преступлениях, за исключением двух составов (ст. 270 УК РФ и ст. 271 УК РФ), сконструировав их одинаково в зависимости от тяжести наступления последствий, как правило, указав в ч. 1 причинение тяжкого вреда здоровью либо крупный ущерб (в отдельных нормах); в ч. 2 – смерть человека и в ч. 3 – наступление смерти двух или более лиц. Одновременно были объединены все нормы об ответственности за посягательство на безопасность движения и эксплуатации транспорта в самостоятельной главе, не только с сохранением прежних составов преступлений, но и с дополнением системы транспортных преступлений новыми.

---

<sup>42</sup> См., например, *Эминов В. Е.* Проблема совершенствования нормы об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожностью. Тюмень, 1991. С. 22.

<sup>43</sup> См., например, *Коробеев А. И.* Система норм о транспортных преступлениях: пути и способы законодательного совершенствования // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожностью. Тюмень, 1991. С. 16.

## ГЛАВА 2. ОБЩЕЕ ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И ИХ ВИДЫ

Под «транспортными преступлениями следует понимать предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на нормальное функционирование, то есть движение и эксплуатацию воздушного, железнодорожного, водного, магистрального трубопроводного и иных транспортных средств, создающие угрозу причинения смерти и вреда здоровью людей или имущественного ущерба, либо причиняющие их»<sup>44</sup>.

Видовым объектом данных преступлений выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации указанных видов транспорта, которые в своей совокупности представляют собой состояние защищенности граждан от процесса движения и эксплуатации транспортных средств, исключающие опасность возникновения различных происшествий и их последствий. И хотя любой вид транспортного средства представляет собой источник повышенной опасности, однако характер и степень данной опасности различается его типом и функциональным назначением. Исходя из этого для безопасности движения и эксплуатации транспортных средств определены их правила, которые закреплены, например, в Федеральных законах от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»<sup>45</sup>, от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>46</sup>, другими законами и подзаконными акта-

---

<sup>44</sup> В литературе имеет место и иное определение транспортных преступлений. См., например: *Алексеев Н. С.* Транспортные преступления. ЛГУ, 1957; *Куринов Б. А.* Квалификация транспортных преступлений. М., 1965; *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. СПб., 2003; Российское уголовное право / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. Т. 2. С. 531.

<sup>45</sup> Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

<sup>46</sup> Собрание законодательства РФ. 1995. № 6. Ст. 4873.

ми, например, Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ<sup>47</sup>, Воздушным кодексом Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ<sup>48</sup>, Правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением правительства РФ от 22 сентября 1999 г. № 1084<sup>49</sup>, Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Правительством РФ от 23 октября 1993 г. № 1090<sup>50</sup>.

Видовой объект, являясь основанием выделения в самостоятельную главу транспортных преступлений, характеризует сферу безопасности функционирования транспортных средств, под которой, согласно Федеральному закону от 13 августа 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»<sup>51</sup>, следует понимать состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры (железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, автомобильные дороги, вокзалы, аэропорты, портовые сооружения, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств и другие сооружения и оборудование) и транспортных средств от актов противоправного вмешательства, из чего следует, что предметом транспортных преступлений являются различные виды транспорта (воздушные суда, морские и речные суда, железнодорожный подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта).

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

---

<sup>47</sup> Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

<sup>48</sup> Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

<sup>49</sup> Собрание законодательства РФ. 1999. № 40. Ст. 4861.

<sup>50</sup> Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 4. Ст. 4531.

<sup>51</sup> Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

Что же касается непосредственного объекта рассматриваемых преступлений, то он определяется конкретными общественными отношениями, регулирующими безопасность движения и эксплуатации транспортных средств.

Между тем в литературе, применительно к составам преступлений, предусмотренных ст. 263, 263<sup>1</sup>, 264, 264<sup>1</sup>, 266, 267, 268, 269 УК РФ, высказано мнение и о том, что безопасная работа транспорта не может выступать в качестве непосредственного объекта транспортных преступлений. Так, В. К. Глистин в связи с этим отмечал, что «безопасная эксплуатация транспортных средств – не самоцель, что ее смысл, как цель законодателя, состоит в охране таких отношений между лицами, эксплуатирующими транспорт, и всеми иными, при которых обеспечивается сохранность жизни, здоровья, материальных ценностей. Это и является непосредственным объектом преступления»<sup>52</sup>.

Аналогичной позиции придерживается и И. И. Горелик, по мнению которого «непосредственным объектом транспортных преступлений надлежит признавать жизнь и здоровье людей»<sup>53</sup>.

Сторонники данной точки зрения аргументируют свою позицию тем, что для оконченного состава транспортных преступлений обязательно требуется наступление конкретных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего, причинения ему смерти, а для деяния, предусмотренного ч. 1 ст. 267 УК РФ, причинения крупного ущерба. «В связи с этим именно эти последствия и образуют круг общественных отношений, подлежащих уголовно-правовой охране. При этом рассматриваемые общественные отношения могут быть нарушены путем воздействия на предмет посягательства либо на личность потерпевшего. Охраняя безопасность транспорта, уголовный закон, тем самым, обеспечивает и охрану

---

<sup>52</sup> Глистин В. К. Проблемы уголовно-правовой охраны общественных отношений. Л., 1979. С. 113.

<sup>53</sup> Горелик И. И. Квалификация преступлений, опасных для жизни и здоровья. Минск. 1973. С. 61–62.

жизни и здоровья людей и имущества. Однако само по себе нарушение правил безопасности движения транспорта или его эксплуатации, хотя реально и может угрожать наступлению указанных последствий, но преступлением не является, образуя лишь административное правонарушение»<sup>54</sup>.

«Рассматривать же в качестве предмета транспортных преступлений сами транспортные средства, пути сообщения, средства связи и сигнализации, а также иное конкретное оборудование, магистральные трубопроводы нельзя, поскольку они выступают в качестве признака объективной стороны, как орудия, посредством которых и причиняется вред общественным отношениям путем воздействия на конкретный предмет, личность потерпевших и имущество. Но при этом вред или ущерб объекту уголовно-правовой охраны причиняется не любыми, а только определенными орудиями, характер которых отражает специфику их свойств как источника повышенной опасности, что и позволяет объединить их в одной главе Особенной части УК РФ. Поэтому безопасность движения и эксплуатации транспорта должна рассматриваться в качестве дополнительного объекта, а основным непосредственным объектом выступают жизнь, здоровье и собственность»<sup>55</sup>.

Противники такого подхода отмечают, что в данном случае безопасность – это такое состояние, при котором исключается опасность причинения вреда в процессе движения и эксплуатации самих транспортных средств (воздушных судов, морских и речных судов, подвижного железнодорожного состава и др.). «А это должно обеспечиваться надлежащим поведением людей при использовании транспортных средств, что и порождает самостоятельные общественные отношения, призванные регулировать безопасность функцио-

---

<sup>54</sup> *Бохан А. П., Райгородский В. Л.* Обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта как самостоятельное направление государственной политики // *Юрист-Правоведь*. 2012. № 2. С. 38–41.

<sup>55</sup> *Проценко С. В.* Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // *Российский следователь*. 2010. № 14. С. 24–25.

нирования транспорта как составной части общественной безопасности, которые и являются объектом уголовно-правовой охраны. Именно эти правоотношения в каждом конкретном случае совершения транспортного преступления подвергается преступному воздействию, тогда как жизнь, здоровье, материальные ценности – не всегда. Поэтому и непосредственным их объектом могут быть только те общественные отношения, ущерб которым причиняется в каждом случае его совершения»<sup>56</sup>.

Рассматриваемая позиция В. К. Глистина, И. И. Горелика и их сторонников, несомненно, заслуживает внимания и требует дальнейшего исследования рассматриваемой проблемы, ибо ее немедленное принятие вызовет пересмотр понятия объектов уголовно-правовой охраны целого ряда деяний, включенных законодателем в главу 24 «Преступления против общественной безопасности» Особенной части УК РФ, например, нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных и иных работ (ст. 216 УК РФ), нарушение требований пожарной безопасности (ст. 219 УК РФ), небрежное хранение огнестрельного оружия (ст. 224 УК РФ) и др.

*Объективная сторона* анализируемых преступлений характеризуется как действием, так и бездействием, определяющим нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Данные правила носят многоуровневый характер, поскольку закреплены в законах, правительственных постановлениях, ведомственных инструкциях и приказах, в связи с чем значительная часть диспозиций статей УК РФ, устанавливающих ответственность за их нарушение, носит бланкетный характер, то есть отсылают к этим специальным правилам (например, ст. 263, 263<sup>1</sup>, 264, 264<sup>1</sup>, 266, 268–271<sup>1</sup> УК РФ).

Совершаемые действия либо бездействие могут носить самый разнообразный характер, например, движение на красный свет све-

---

<sup>56</sup> Чучаев А. И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта (уголовно-правовые проблемы). Саратов, 1988. С. 27.

тофора, превышение скорости, несоблюдение мест стоянок и парковок транспортных средств, эксплуатация неисправных транспортных средств и др.

Обязательным признаком объективной стороны транспортных преступлений, за исключением деяний, предусмотренных ст. 270 УК РФ и ст. 271 УК РФ, является причинение виновным в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств вредных последствий в виде причинения смерти хотя бы одному человеку, тяжкого вреда здоровью либо для некоторых составов (ст. 263, 263<sup>1</sup>, 267 УК РФ) материального ущерба.

Необходимым признаком объективной стороны является и наличие причинной связи между действиями либо бездействием лица, характеризующими нарушение правил безопасности движения и эксплуатации, и наступившими в результате этого вредными последствиями.

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

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

Преступления, предусмотренные ст. 270 УК РФ и ст. 271 УК РФ, могут быть совершены только с прямым умыслом. И в этой связи нельзя не отметить непоследовательность А. В. Наумова, который при общем анализе транспортных преступлений считает, что «указанные выше преступления могут быть совершены как умышленно, так

и по неосторожности»<sup>57</sup>. «Однако при их конкретном анализе он считает, что они могут быть совершены только с прямым умыслом»<sup>58</sup>.

Деяния, предусмотренные ст. 267, 270, 271 УК РФ, предполагают также только наличие прямого умысла.

Что же касается целей и мотивов совершения транспортных преступлений, то закон не акцентирует внимание на строго определенном их характере, а поэтому они могут носить самый различный характер и влияния на квалификацию не оказывают.

Субъектом транспортных преступлений могут быть лица:

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

в сфере транспорта.

При этом они должны быть признаны вменяемыми и достичь шестнадцатилетнего возраста. Однако в отдельных случаях субъект анализируемых преступлений должен дополнительно обладать специальными признаками, что превращает его в специального субъекта, а это повышает и возраст уголовной ответственности, например, в деяниях, предусмотренных ст. 270 УК РФ и ст. 271 УК РФ.

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

1) преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 263, 264, 264<sup>1</sup>, 271, 271<sup>1</sup> УК РФ);

2) преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств (ст. 263<sup>1</sup>, 266, 268, 269 УК РФ);

3) преступления, совершаемые лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 267, 270 УК РФ).

---

<sup>57</sup> Наумов А. В. Российское уголовное право: курс лекций. М., 2004. Т. 2. С. 548.

<sup>58</sup> Там же. С. 558, 564.

Вместе с тем, в литературе в большинстве случаев все транспортные преступления делятся на две группы:

- 1) преступления, непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включающие деяния, предусмотренные ст. 263–266, 271, 271<sup>1</sup> УК РФ;
- 2) иные преступления, непосредственно не связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включающие деяния, предусмотренные ст. 267–270 УК РФ<sup>59</sup>.

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

- 1) деяния, сопряженные с нарушением безопасности обращения с транспортными средствами (ст. 263, 263<sup>1</sup>, 264, 264<sup>1</sup>, 266, 267, 268 УК РФ);
- 2) преступления, не нарушающие безопасность пользования транспортным средством (ст. 269–271, 271<sup>1</sup> УК РФ)<sup>60</sup>.

Однако такое деление нельзя признать удачным, поскольку вторая группа по своему названию выводит внесенные в нее преступления из числа транспортных<sup>61</sup>.

Существует позиция и о разделении транспортных преступлений на четыре группы:

- 1) преступления, связанные с нарушением правил безопасности

---

<sup>59</sup> Уголовное право России. Особенная часть / под ред. *А. И. Рарога*. М., 1998. С. 313; *Ветров Н. И.* Уголовное право. Особенная часть. М., 2002. С. 350; *Наумов А. В.* Российское уголовное право: курс лекций. М., 2004. Т. 2. С. 549, 558.

<sup>60</sup> См., например, Уголовное право. Особенная часть / под ред. *В. Н. Петрашева*. М., 1999. С. 403; Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. *Н. Г. Кадникова*. М., 2006. С. 699.

<sup>61</sup> *Бохан А. П.* Понятие транспортных преступлений и их виды // Уголовно-правовая, уголовно-процессуальная политика и современные проблемы борьбы с преступностью: материалы Всероссийской научно-теоретической конференции (21–22 мая 2015 г.). Ростов н/Д, 2016. С. 29–38.

движения и эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ);

2) преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автомобиля, трамвая либо иного механического транспортного средства (ст. 264, 264<sup>1</sup> УК РФ);

3) преступления, создающие опасность аварий, крушений, катастроф и других происшествий на железнодорожном, водном, воздушном и автомобильном транспорте (ст. 263<sup>1</sup>, 266–268 УК РФ);

4) иные транспортные преступления (ст. 269–271, 271<sup>1</sup> УК РФ)<sup>62</sup>.

Выделяются также, хотя и опять четыре, но уже иные группы:

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

2) преступления в сфере безопасности функционирования дорожно-транспортных средств (ст. 264, 264<sup>1</sup> УК РФ);

3) преступления в сфере безопасности функционирования всех иных видов механических транспортных средств (ст. 263<sup>1</sup>, 266–268 УК РФ);

4) иные преступления, относимые к транспортным (ст. 269, 271, 271<sup>1</sup> УК РФ)<sup>63</sup>.

Вместе с тем, в литературе высказывается мнение, что состав преступления: неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) целесообразно рассматривать как квалифицирующий признак оставления в опасности (ст. 125 УК РФ), исключив его из группы транспортных преступлений, определив его

---

<sup>62</sup> См., например: Уголовное право России. Общая и Особенная части / под ред. В. К. Дуюнова. М., 2009. С. 553–554.

<sup>63</sup> См., например: Российское уголовное право / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. Т. 2. С. 533. В литературе имеет место и иная классификация транспортных преступлений. См., например: Иванов В. Д. Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002. С. 329; Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003; Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. В. Ю. Малаховой. М., 2011. С. 606 и др.

место в системе преступлений против личности<sup>64</sup>. Мы данную позицию разделить не можем, поскольку деяние, предусмотренное ст. 270 УК РФ, связано с эксплуатацией водного транспорта, так как капитан судна не выполняет возложенных на него обязанностей по оказанию помощи гибнущим на море или ином водном пути.

А. И. Чучаев полагает, что нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ) относится к преступлениям против порядка управления<sup>65</sup>, с чем также нельзя согласиться.

Ряд авторов высказывает также сомнение в правильности отнесения к числу транспортных преступлений нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ)<sup>66</sup>.

---

<sup>64</sup> См., например: *Чучаев А. И.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ульяновск, 1997. С. 17; Уголовное право. Особенная часть / под ред. *В. Н. Петрашева*. М., 1999. С. 424; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации с постановочными материалами и судебной практикой. Ростов н/Д, 2002. С. 668.

<sup>65</sup> *Чучаев А. И.* Указ. соч. С. 17.

<sup>66</sup> См., например: *Коробеев А. И.* Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке. М., 2004. С. 401.

## **ГЛАВА 3. ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ ЛИЦАМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ**

### **3.1 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ)**

Видовым объектом рассматриваемых видов транспортных преступлений является нормальное функционирование, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного, трубопроводного транспорта и метрополитена.

В литературе высказывается и иное определение видового объекта, таковым считаются «общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта»<sup>67</sup>.

Другие полагают, что «видовой объект транспортных преступлений – это только общественные отношения в сфере безопасной работы транспорта или общественной безопасности, одновременно рассматривая общественную безопасность как совокупность отношений, обеспечивающих охрану жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной сферы, интересов безаварийной работы транспорта в целом»<sup>68</sup>.

*Основной непосредственный* объект каждого из рассматриваемых преступлений определяется нормальным функционированием различных видов транспортных средств, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного, воздушного, водного транспорта и метрополитена. Дополнительным объектом выступают здоровье и жизнь человека, а также собственность.

---

<sup>67</sup> См., например: Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть / под ред. *Б. В. Здравомыслова*. М., 1996. С. 328; Уголовное право Российской Федерации / под ред. *Л. В. Иногамовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева*. М., 2011. С. 533.

<sup>68</sup> См., например: Уголовное право России. Особенная часть / под ред. *И. Я. Козаченко*. М., 1998. С. 534.

Некоторые авторы в качестве непосредственного объекта рассматривают безопасные условия движения и эксплуатации указанных видов транспорта.

Другие считают таковым «общественные отношения по поводу безопасности движения и эксплуатации (функционирования) железнодорожного, воздушного и водного транспорта»<sup>69</sup>.

Предметом преступления выступает железнодорожный, воздушный или водный виды транспорта (за исключением военных).

*Железнодорожным транспортом* признается рельсовый транспорт, находящийся как в ведении Министерства транспорта РФ, так и в ведении или в собственности других юридических и физических лиц, локомотивы, вагоны, цистерны, платформы, краны, дрезины, метрополитен.

*Воздушным транспортом* являются воздушные суда гражданской авиации, вертолеты, планеры, дирижабли, воздушные шары, дельтопланы, аэростаты и иные средства воздухоплавания.

Военные транспортные и иные воздушные суда предметом рассматриваемого преступления быть не могут.

*Водным транспортом* считаются как морские, так и речные самоходные суда, плавбазы и плавзаводы, ледоколы и буксиры и др. плавсредства, способные к автономному плаванию. Однако морские стационарные платформы, весельные лодки и шлюпки, баржи, пляжи, а также военные подводные и надводные суда рассматриваемыми транспортными средствами не являются.

*Внутренний водный транспорт* – один из видов транспорта, находящегося в ведении Российской Федерации, представляющий собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации.

---

<sup>69</sup> См., например: *Ветров Н. И.* Уголовное право. Особенная часть. М., 2002. С. 351; *Парог А.* Уголовное право. Особенная часть в вопросах и ответах. М., 2004. С. 208.

Метрополитен – метро (франц. métropolitain, буквально – столичный), городская внеуличная железная дорога для массовых скоростных перевозок пассажиров. Название метро было принято в СССР и во многих других странах; другое название – «подземка» (англ. underground, амер. subway, нем. Untergrundbahn).

Метрополитен (метро́) – рельсовый вид городского транспорта, трассы которого проложены отдельно от улиц и, как правило, под землей. Движение поездов в метро регулярное, согласно расписанию. Отличается высокой эксплуатационной скоростью (до 45 км/ч) и провозной способностью (до 60 тыс. пассажиров в час в одном направлении). Линии метрополитена обычно прокладывают под землей (в тоннелях), при необходимости по поверхности и на эстакадах<sup>70</sup>.

*Объективную сторону* деяния образуют действия или бездействие лица, связанные с нарушением правил безопасности или эксплуатации указанных выше видов транспорта.

Правила, регулирующие безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, содержатся, например, в Федеральных законах «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ, «Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ, Постановлениях Правительства Российской Федерации, Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации от 26 мая 2000 г. № ЦРБ-756, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации от 16 октября 2000 г. № ЦД-790, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации от 26 мая 2000 г. № ЦРБ-757.

Так, «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта может выразиться в игнорирова-

---

<sup>70</sup> Приведено два понятия метрополитена из энциклопедической литературы (из Большой Советской Энциклопедии и свободной русской энциклопедии «Традиция»), так как в нормативно-правовых актах такое понятие отсутствует.

нии знаков и сигналов передвижения, превышении скорости, игнорировании указаний диспетчера, светофора, в выпуске вагонов с неисправными тормозными колодками, перевозке пассажиров в товарном вагоне, выпуске железнодорожного состава без предварительного осмотра его из депо, без проверки крепления груза на платформе, перегрузе вагонов и др.»<sup>71</sup>.

Приведем один из таких примеров. «11 ноября 2006 г. был допущен несанкционированный уход электропоезда из вагонного депо Санкт-Петербург Балтийский с последующим его выездом на приемоотправочные пути этой станции с наездом на тупиковую призму второго перронного пути. В результате наезда два головных вагона вышли на пассажирскую платформу Балтийского вокзала, третий вагон сошел с рельсов и сбил анкерную опору контактной сети»<sup>72</sup>.

Результатом нарушения правил движения железнодорожного транспорта стал тот факт, что четыре человека, находившиеся на платформе, погибли, а здоровью пятерых был причинен вред различной тяжести.

Основные правила, регулирующие безопасность движения и эксплуатации воздушного транспорта, закреплены в Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г., Воздушном кодексе РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, Федеральных правилах использования воздушного транспорта Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства РФ № 138 от 22 октября 1999 г.

Так, нарушение правил движения и эксплуатации воздушного транспорта может выразиться в превышении скорости полета, нарушении его высоты и высот, перегрузе судна, выпуске в полет воз-

---

<sup>71</sup> Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 26.

<sup>72</sup> Машинист, слесарь, стрелочник: какая разница? // Локомотивосоюз. 2006. № 1 (81).

душного судна без предварительного осмотра и др. Например, «командир экипажа рейсового самолета «ТУ-154», следовавшего по маршруту Владивосток-Москва, в полете передал управление им своему сыну. В результате в воздушном пространстве под Хабаровском самолет потерпел катастрофу, в которой погибли все пассажиры и члены экипажа»<sup>73</sup>.

Правила, регулирующие безопасность движения и эксплуатации водного транспорта, предусмотрены, например, Конвенцией о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1970 г., Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г., Постановлением Правительства РФ от 23.05.2000 № 395 «Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта», Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, Водным кодексом Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ и др.

В зависимости от содержания указанных правовых актов решается вопрос и о характере совершенных виновным действий или бездействия. «При совершении преступления бездействием обязательно разрешается вопрос о содержании действий, которые лицо обязано было совершить в соответствии с теми или иными правилами, обеспечивающими безопасность движения или эксплуатации соответствующего вида транспортного средства»<sup>74</sup>.

Нарушение правил движения и эксплуатации водного транспорта составляют, например, игнорирование световых сигналов маяка, бакенов, превышение скорости, нарушение правил крепления груза в трюме и на палубе, перегруз судна и т. п. Так, нарушение правил движения под г. Ульяновском, совершенное круизным

---

<sup>73</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 107.

<sup>74</sup> *Бохан А. П., Алтухов С. А.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 26.

кораблем «Александр Суворов», выразилось в том, что он не вписался в пролет моста, в результате чего произошло его столкновение с опорой моста, что привело к гибели большого числа пассажиров судна<sup>75</sup>.

Игнорирование правил безопасности движения морского судна привело к столкновению пассажирского парохода «Адмирал Нахимов» с сухогрузом «Петр Васев», в результате чего пароход затонул. При этом значительное число пассажиров, не сумевших выбраться из кают, утонуло<sup>76</sup>.

Обязательным признаком предусмотренных преступлений, согласно ст. 263 УК РФ, является наступление вредных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо крупного ущерба (ч. 1), причинение смерти одному человеку (ч. 2) либо нескольким лицам (ч. 3).

Крупным ущербом, согласно примечанию к данной статье УК РФ, признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей.

Поскольку рассматриваемые преступления относятся к числу материальных составов, то самостоятельным признаком их объективной стороны является наличие причинной связи между совершаемыми виновным действиями, либо бездействием и наступлением указанных последствий, то есть совершенные лицом действия либо, напротив, бездействие должны выступать в качестве причины наступивших последствий, а они, в свою очередь, должны являться следствием данной причины.

Следовательно, при наступлении последствий, предусмотренных ч. 1–3 ст. 263 УК РФ, необходимо уяснить, какое конкретно нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, а также метрополитена привели к причинению тяжкого вреда здоровью или к наступлению смерти одного человека или нескольких лиц.

---

<sup>75</sup> URL: <https://ria.ru/spravka/20130605/940967736.html>.

<sup>76</sup> URL: <https://ria.ru/spravka/20160831/1475558884.html>.

Изложенное позволяет нам согласиться с утверждением С. К. Балашова и В. Д. Иванова<sup>77</sup>, что «по ст. 263 УК РФ нельзя квалифицировать действия работников транспорта, которые противоречат общепринятым нормам предосторожности, хотя бы это нарушение, как об этом утверждают некоторые авторы», и не было предусмотрено в специальных правилах безопасности движения. Статья 263 УК РФ предусматривает ответственность именно за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, которые носят не общий, а только специальный характер.

Субъективная сторона рассматриваемых деяний определяется двойной формой вины, содержание которой раскрывается в ст. 27 УК РФ, то есть по отношению к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств вина может быть умышленной (прямой или косвенной), а по отношению к наступившим последствиям вина может быть только неосторожной.

Однако данные деяния могут быть совершены и по неосторожности, когда вина виновного характеризуется неосторожностью как по отношению к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, так и по отношению к наступившим последствиям.

Некоторыми авторами применительно к рассматриваемым преступлениям допускается только неосторожная форма вины<sup>78</sup>, что не

---

<sup>77</sup> Балашов С. К., Иванов В. Д. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ростов н/Д, 2005. С. 44–45.

<sup>78</sup> См., например: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации с постановочными материалами и судебной практикой. Ростов н/Д, 2002. С. 648; Наумов А. В. Российское уголовное право: курс лекций. М., 2004. Т. 2. С. 552; Российское уголовное право / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. Т. 2. С. 537; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А. В. Бриллиантова. М., 2010. С. 1017; Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. В. Ю. Малаховой. М., 2011. С. 608.

в полном объеме характеризует психическое положение виновного по отношению не только к наступившим последствиям содеянного им, но и по отношению к нарушению прав безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

### **3.2. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ)**

Создание нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) и принятие закона РФ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обусловлены высоким уровнем транспортной аварийности в России, что определяет единство задач и целей нормы УК РФ и положений названного Закона. Из этого следует, что введенное указанным Законом «понятие безопасности движения и объект нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по своему содержанию должны совпадать»<sup>79</sup>. Данный вывод вытекает именно из нормативного определения этого понятия, а поэтому не должно быть и различий в определении объекта указанного преступления в специальных источниках. В связи с этим нам представляется, что его *основным непосредственным объектом* являются общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, характеризующихся состоянием защищенности интересов личности, общества и государства<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> Указанный Закон под безопасностью дорожного движения понимает «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий».

<sup>80</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 67.

<sup>81</sup> Там же. С. 63.

*Дополнительный непосредственный объект* нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – жизнь и здоровье человека. «Причинение вреда дополнительному непосредственному объекту является количественным (однородные последствия в виде вреда здоровью; причинение смерти одному, двум и более лицам) и качественным (разнородные последствия – причинение смерти, вреда здоровью) показателем причинения ущерба основному непосредственному объекту. Необходимо также указать и на наличие *факультативного непосредственного объекта* – общественные отношения собственности, которым может быть причинен вред в случае уничтожения или повреждения чужого имущества в результате дорожно-транспортного происшествия»<sup>81</sup>.

Установление признаков *объективной стороны* при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств представляет определенную сложность. «Сложность связана, прежде всего, с тем, что диспозиция ст. 264 УК РФ носит бланкетный характер, отсылая, как это непосредственно вытекает из самой нормы, к правилам дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Кроме того, рассматривая нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как определенное состояние разбалансирования системы «человек – транспортное средство – дорога – среда», мы подчеркнули сложность внутрисистемных связей и взаимную обусловленность элементов данной системы. Поэтому факторы, определяющие признаки объективной стороны нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, могут находиться в различных сферах взаимодействия ее элементов»<sup>82</sup>.

К числу признаков объективной стороны относятся: деяние, последствия и причинная связь между ними. Таким образом, наруше-

---

<sup>82</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 65.

ния правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются типичными представителями преступлений с так называемыми материальными составами.

Основным признаком объективной стороны является *деяние*, которое, как признак объективной стороны нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обладает всеми признаками общего понятия деяния, но имеет и отличительные признаки.

Деяние может выражаться в форме действия (нарушение правил обгона, объезда, превышение установленной скорости и т. д.) либо бездействия (например, неприменение экстренного торможения в случае обнаружения опасности).

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ необходимо установить, было ли допущено нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в чем именно оно выразилось, какие конкретные пункты правил дорожного движения и эксплуатации транспорта нарушены. «Основной подзаконный нормативный акт, к которому отсылает бланкетная диспозиция нормы – Правила дорожного движения. Они представляют собой единый нормативный акт, устанавливающий единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации»<sup>83</sup>. «Однако указанные Правила не являются единственным документом, конкретизирующим диспозицию ст. 264 УК РФ. В ныне действующей редакции норма включает в себя и другие подзаконные акты, в частности Правила технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта, инструкции и иные нормативные акты, касающиеся особенностей перевозки специальных грузов, эксплуатации отдельных видов транспортных средств и т. п. Отсюда следует, что в каждом конкретном случае нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо

---

<sup>83</sup> Правила дорожного движения Российской Федерации. П. 1.1.

точно устанавливать вид нарушения соответствующих правил, инструкций и т. д.»<sup>84</sup>

Нарушение правил дорожного движения может выражаться в превышении скорости, неподчинении сигналам светофора или жестам регулировщика, выезде на левую сторону дороги, несоблюдении очередности проезда перекрестков, неправильном обгоне или маневрировании на дороге, несоблюдении требований дорожных знаков и указателей и т. п.

К видам нарушения правил эксплуатации относится эксплуатация технически неисправных транспортных средств, нарушение правил перевозки пассажиров и грузов, управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также в болезненном или утомленном состоянии и т. д. «Важно только учитывать, что ответственность по ст. 264 УК РФ наступает за такое нарушение правил эксплуатации, которое находится в тесной связи с обеспечением безопасности движения. Закон, устанавливая уголовную ответственность за нарушение правил эксплуатации, имеет ввиду только те из них, которые непосредственно регулируют безопасность дорожного движения»<sup>85</sup>.

Нарушения правил технической эксплуатации транспорта, техники безопасности при производстве различных видов работ (ремонтных, погрузочно-разгрузочных, сельскохозяйственных и т. п.) посягают на другие объекты (жизнь, здоровье человека, безопасные условия труда) и не могут поэтому квалифицироваться по ст. 264 УК РФ. «По смыслу нормы, лицо, управляющее сельскохозяйственной, специальной или иной самоходной машиной, может нести ответственность по этой статье лишь в том случае, когда преступление связано с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Если же указанное лицо, как разъяснил Пленум Вер-

---

<sup>84</sup> *Бохан А. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002. С. 74.

<sup>85</sup> Там же. С. 75.

ховного Суда РФ в постановлении от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», нарушило правила производства определенных работ, техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя бы эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации по статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за нарушение этих правил, а в соответствующих случаях – за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества»<sup>86</sup>.

Поскольку Правила дорожного движения действуют на всей территории Российской Федерации, и водители обязаны соблюдать их повсеместно, ответственность по ст. 264 УК РФ наступает независимо от места, где были нарушены эти правила, например: на шоссе, улице, железнодорожном переезде, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия и т. д.

Вторым обязательным признаком объективной стороны нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются их *последствия*. Это мы видим в диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ, согласно которой уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств устанавливается за причинение тяжкого вреда здоровью.

Последствия преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, являясь обязательными признаками объективной стороны преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, свидетельствуют о причинении вреда дополнительному непосредственному объекту уголовно-правовой охраны – личности, в зависимости от конкретных обстоятельств совершенного преступления, характеризуя при этом степень опасности посяга-

---

<sup>86</sup> Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 52.

тельства на основной непосредственный объект. Последствиями преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по ч. 2 и 3 ст. 264 УК РФ являются соответственно причинение смерти человеку и причинение смерти двум и более лицам.

Состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, сформулирован как материальный. «Это означает, что ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств возможна лишь при наступлении определенных последствий. Характер последствий используется законодателем в качестве критерия для выделения квалифицированных видов преступления, причем состав сформулирован таким образом, что исключает уголовную ответственность за причинение вреда виновником аварии самому себе»<sup>87</sup>.

В качестве последствий преступления закон называет причинение тяжкого вреда здоровью, смерти одному человеку, смерти двум и более лицам.

На практике нередко возникают ситуации, когда в результате дорожно-транспортного преступления наступают преступные последствия, предусмотренные различными частями ст. 264 УК РФ. Как квалифицировать такие действия?

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее наступление последствий, предусмотренных несколькими частями ст. 264 УК, но составляющих одно преступление, следует квалифицировать по той части статьи, которая предусматривает ответственность за наиболее тяжкие из наступивших последствий. «По совокупности преступлений деяния с указанными различными последствиями должны квалифицироваться лишь в тех случаях, когда они совершены в разное время, и наступившие последствия явились результатом нескольких взаимно не

---

<sup>87</sup> *Бохан А. П., Алтухов С. А.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 49.

связанных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»<sup>88</sup>.

Одним из сложных вопросов расследования автотранспортных преступлений остается установление *причинной* связи между допущенными нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями. Сложность его определяется, прежде всего, тем, что последствия в данном преступлении могут быть обусловлены многими факторами, в числе которых поведение человека, которое не всегда можно назвать причиняющим действием<sup>89</sup>.

С другой стороны, правильное разрешение вопроса о причинной связи в большинстве случаев требует от следователя или суда наличия определенных познаний в области безопасности движения, эксплуатации автотранспортных средств, механики и иных дисциплин, непосредственно не связанных с юридической деятельностью.

«В отличие от умышленных преступлений, установление причинной связи в которых, как правило, не составляет труда, поскольку действие, совершенное с определенной целью, непосредственно приводит к желаемому результату, в неосторожных преступлениях цель и преступный результат никогда не совпадают»<sup>90</sup>. И уже это определяет сложный характер зависимости поведенческих моментов и последствий, наступивших в результате несоблюдения определенных правил виновным лицом, ставя вопрос о

---

<sup>88</sup> *Бохан А. П., Алтухов С. А.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 51.

<sup>89</sup> См., например: *Ляпунов Ю. И.* Причинная связь как признак автотранспортных преступлений // Труды высшей школы МВД. М., 1969. Вып. 24. С. 190; *Куринов Б. А.* Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. С. 59.

<sup>90</sup> *Дагель П. С.* Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Вопросы борьбы с преступностью. М., 1981. Вып. 34. С. 31–35.

соотношении необходимых и случайных последствий в автотранспортных преступлениях.

Для установления причинной связи применяется метод «необходимого условия» или «мысленного исключения», то есть для решения вопроса о причинной связи в конкретном уголовном деле: необходимо «доказать тот факт, что действие или бездействие лица были необходимым условием наступления вредного последствия»<sup>91</sup>. Суть данного метода сводится к следующему: суд мысленно оценивает, наступил бы или нет преступный результат в случае отсутствия нарушения правил дорожного движения со стороны субъекта. «Если суд придет к выводу, что при этом условии результат не наступил бы, значит причинная связь есть, и наоборот»<sup>92</sup>.

Обязательным признаком состава преступления является наличие причинной связи между нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и наступившими в результате этого последствиями.

Причинная связь по делам этой категории обладает довольно сложным характером, имеет ряд специфических особенностей. «Специфика ее состоит в том, что в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности последствия носят, как правило, ситуативный и во многом случайный характер и, кроме того, не всегда адекватны степени тяжести нарушения соответствующих правил. Как показывают специальные исследования, насчитывается свыше 250 различных факторов, порождающих дорожно-транспортные происшествия»<sup>93</sup>. Установление причинной связи по этой категории дел, с учетом отмеченных обстоятельств, представляет трудность для судебной практики. Изучение ее показывает, что при решении данного вопроса каждое третье из всех решений по делам об автотранспортных преступлениях, опубли-

---

<sup>91</sup> Кудрявцев В. И. Объективная сторона преступления. М., 1960. С. 192.

<sup>92</sup> Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990. С. 63.

<sup>93</sup> Коробеев А. И. Указ. раб. С. 61.

ликованных в Бюллетенях Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ, посвящено анализу причинной связи.

Причинная связь должна устанавливаться между деянием в форме нарушения соответствующих правил и наступившими последствиями. «Однако сам по себе факт нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств еще ни о чем не говорит. Судебная практика нередко сталкивается с ситуациями, когда нарушение правил налицо, но оно не находится в причинной связи с результатом: последствия наступили в результате действия иных причин (неправомерного поведения других участников движения, непреодолимой силы природы, скрытых дефектов транспортных средств и т. п.)»<sup>94</sup>.

Вместе с тем еще чаще в судебной практике встречаются случаи, когда вредные последствия являются результатом совместных (но несогласованных) действий различных лиц – участников движения. «В подобных случаях мы сталкиваемся с проблемой так называемого неосторожного сопричинения, когда нарушение правил со стороны одного лица, ставшее причиной нарушения тех же правил со стороны другого лица, находится в причинной связи с преступным результатом (аварией). Даже с большой натяжкой эту причинную связь нельзя назвать «прямой», «необходимой», с «неизбежностью» повлекшей наступление преступных последствий. Она носит ярко выраженный опосредованный характер, тем не менее ее достаточно для обоснования уголовной ответственности»<sup>95</sup>.

«В этой связи противоречащими действующему законодательству и судебной практике выглядят попытки некоторых криминалистов обосновать положение, согласно которому при нарушении пра-

---

<sup>94</sup> *Бохан А. П.* О причинной связи между нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ // Проблемы современной науки и практики. 2008. № 2. С. 37.

<sup>95</sup> *Бохан А. П., Иванов В. Д.* Причинная связь в преступлении (на примере ст. 264 УК РФ) // Философия права. 2015. № 3. С. 92–96.

вил дорожного движения транспорта двумя или несколькими лицами в причинной связи с наступившими последствиями могут находиться действия лишь одного из них»<sup>96</sup>. «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее возникновение аварийной ситуации и создавшее реальную возможность наступления последствий, перечисленных в диспозиции ст. 264 УК РФ, находится в причинной связи с результатом, даже если такая возможность превращена в действительность противоправным поведением других лиц. В противном случае достаточно большое число виновников аварий избежит уголовной ответственности, что может породить у них иллюзию безнаказанности»<sup>97</sup>.

Таким образом, причинную связь в транспортных преступлениях следует считать установленной во всех случаях, когда нарушение соответствующих правил предшествовало наступлению вредного результата, было необходимым условием его наступления и либо создало реальную возможность его наступления, либо превратило такую возможность в действительность.

*Субъективная сторона* нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности, что подтверждается п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»<sup>98</sup>, тогда автотранспортные преступления должны рассматриваться как совершенные по неосторожности.

---

<sup>96</sup> Горбуза А., Сухарев Е. О квалификации дорожно-транспортных преступлений // Советская юстиция. 1980. № 8. С. 28.

<sup>97</sup> Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 25.

<sup>98</sup> См.: Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 2010. С. 295.

Мы разделяем точку зрения о том, что уместно говорить об умышленном или неосторожном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств только в административно-правовом понимании вины, поскольку в отсутствие последствий само по себе действие или бездействие не влечет уголовной ответственности. «В таком контексте разграничение умышленного и неосторожного нарушения Правил имеет определенный смысл: умышленные или неосторожные нарушения Правил никоим образом не могут характеризовать субъективную сторону преступления в целом, но могут свидетельствовать о степени общественной опасности личности виновного, влияя на выбор вида и размера наказания при его назначении в соответствии со ст. 60 УК РФ»<sup>99</sup>.

Определенный интерес представляет и вид неосторожности. «Как известно, действующее уголовное законодательство (ст. 26 УК РФ) к преступлениям, совершенным по неосторожности, относит деяния, ставшие результатом легкомыслия или небрежности. Легкомыслие характеризуется наличием предвидения лицом возможности наступления общественно опасных последствий и самонадеянным расчетом их предотвратить в отсутствие достаточных к тому оснований. Небрежность отличается от легкомыслия отсутствием предвидения лицом общественно опасных последствий его поведения»<sup>100</sup>.

Субъективная сторона преступления имеет сложную конструкцию. «Формы вины по отношению к нарушениям правил и вызванным ими последствиям не всегда совпадают между собой. Иными словами, субъективная сторона характеризуется неоднородностью психического отношения виновного к действию и его последствиям. Анализ судебной практики показывает, что правила нарушаются, в основном, умышленно, к последствиям же этих нару-

---

<sup>99</sup> *Бохан А. П., Алтухов С. А.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 56.

<sup>100</sup> Там же. С. 57.

шений субъект относится неосторожно (по легкомыслию или по небрежности)»<sup>101</sup>.

Поскольку действующее уголовное законодательство знает деление вины лишь на две формы (умысел и неосторожность), возникает необходимость четко определить, умышленную или неосторожную вину предполагает состав рассматриваемого преступления в целом. «В этой связи Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 9 декабря 2008 г. № 25 разъяснил, что преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, должно рассматриваться как совершенное по неосторожности, поскольку субъективную сторону этого деяния определяет неосторожное отношение лица к возможности наступления общественно опасных последствий при нарушении им правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»<sup>102</sup>.

Аналогичной позиции придерживаются и некоторые авторы<sup>103</sup>.

Однако данное разъяснение Пленума Верховного Суда РФ не согласуется с положением ст. 27 УК РФ, согласно которой в целом такое преступление надлежит признавать совершенным умышленно.

Нам представляется, что более правильной является позиция Пленума Верховного Суда.

Если по делу будет установлено, что причинение смерти или причинение легкого, средней тяжести или тяжкого вреда здоровью потерпевшего либо причинение материального ущерба охватывалось

---

<sup>101</sup> Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 57.

<sup>102</sup> Там же. С. 58.

<sup>103</sup> Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. Ю. Малаховой. М., 2011. С. 613; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. С. М. Кочои. М., 2011; Вопросы уголовного права и уголовного процесса в практике Верховного Суда Российской Федерации / сост. В. Боровиков, А. В. Галахова, В. Демидов. М., 2011; Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016.

умыслом виновного, содеянное следует рассматривать как преступление против жизни и здоровья или преступление против собственности. В тех случаях, когда виновным последовательно совершены два самостоятельных преступления, одно из которых являлось транспортным, а другое – против жизни и здоровья личности либо против чужого имущества, его действия подлежат квалификации по совокупности указанных преступлений.

Тщательное и глубокое изучение субъективной стороны позволяет своевременно отграничивать транспортные преступления от невиновного причинения вреда. «В практике возможны случаи, когда особенности экстремальной ситуации или состояние здоровья водителя оказывают столь сильное влияние на его поведение, что исключают виновность в совершенном общественно опасном деянии. Например, специальными исследованиями установлено, что повышенная внимательность, необходимая для управления современным транспортным средством, значительно ослабляется или даже утрачивается вовсе. Уголовная ответственность водителей за аварии, совершенные в таком состоянии, может исключаться вследствие отсутствия в их действиях вины. Такая позиция опирается на положения ч. 2 ст. 28 УК РФ, согласно которой деяние признается совершенным невиновно, если лицо, его совершившее, хотя и предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но не могло предотвратить эти последствия в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам»<sup>104</sup>.

В то же время в практике следственных и судебных органов еще встречаются случаи и объективного вменения по такого рода делам. «Суды не учитывают объективные и субъективные особенности ситуации и вменяют водителю в вину наступление последствий, кото-

---

<sup>104</sup> *Бохан А. П., Мясников В. В.* Невиновное причинение вреда или дорожно-транспортное преступление? // Юрист-Правоведь. 2016. № 2. С. 46–51.

рые он не только не должен был, но и не мог предвидеть. В частности, так иногда происходит при решении вопроса, должен ли водитель транспортного средства предполагать, что другой участник движения не выполнит правил безопасности движения? В постановлении Пленум Верховного Суда РФ указал, что водитель, управляющий машиной с соблюдением Правил движения, не обязан исходить из возможности грубого нарушения этих правил другими водителями, если он не должен был и не мог предвидеть такое нарушение»<sup>105</sup>.

Доминирующей причиной рассматриваемых преступлений является пренебрежительное отношение водителей к соблюдению Правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, которое проявляется в различных формах, включая как умышленное нарушение, так и неосторожное. В качестве другой важной причины, имеющей самостоятельное значение, выступает антиобщественная направленность личности, обусловленная употреблением алкогольных напитков, наркотических или токсических средств.

Таким образом, правильное определение характера субъективной стороны имеет важное значение для правильной квалификации.

Субъектом нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств признается вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, управляющее механическим транспортным средством. «Человек признается управляющим транспортным средством как в процессе самодвижения транспортного средства, так и при его принудительном движении (на прицепе у другого транспортного средства)»<sup>106</sup>. «Судебная практика при совершении авто-

---

<sup>105</sup> Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 2010. С. 297.

<sup>106</sup> Уголовное право. Особенная часть: учебник для вузов / отв. ред. *И. Я. Козаченко* и др. С. 540; Уголовное право России. Части Общая и Особенная: курс лекций / под ред. *А. И. Рарога, Г. А. Есакова, В. П. Степалкина, А. И. Чучаева*. М., 2011; Российское уголовное право: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. / под ред. *Л. В. Иногамовой-Хегай и др.* М., 2011. Т. 2.

транспортных преступлений также не учитывает правомерность или неправомерность управления транспортным средством, наличие или отсутствие у виновного лица водительского удостоверения. В этом плане имеет значение только установленный факт управления транспортным средством вменяемым лицом, достигшим установленного законом возраста»<sup>107</sup>.

Для квалификации действий виновного по ст. 264 УК РФ не имеет значения, управляло ли лицо собственным транспортным средством или средством, принадлежащим предприятию, организации и т. д., совершило аварию во время работы или в свободное от работы время, управляло транспортным средством правомерно или в результате самовольного захвата и угона, было ли у виновного в момент управления транспортным средством водительское удостоверение, или он не имел или был лишен его.

Определенные трудности на практике возникают при квалификации действий ученика и инструктора во время практической езды. «По общему правилу, за аварии, допущенные учеником во время практической езды на автомобиле с двойным управлением, ответственность несет инструктор, а не ученик»<sup>108</sup>. «Именно так поступил Верховный Суд РСФСР по делу О. и Г., осужденных по ч. 2 ст. 211 УК РСФСР (ч. 2 ст. 264 УК РФ) – Верховный Суд установил, что дорожное происшествие явилось следствием того, что инструктор О., нарушив Правила дорожного движения, в кузов автомашины, не оборудованной для перевозки людей, посадил двух пассажиров, один из которых был пьян. В процессе учебной езды О., находясь в состоянии опьянения, уклонился от заданного маршрута и ехал по дороге со сложными условиями, при которых курсант Г. не справился с управлением, а О. не оказал

---

<sup>107</sup> Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 60.

<sup>108</sup> Сборник постановлений Пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М., 1995. С. 53–59.

ему требуемой помощи. При данных обстоятельствах, констатировал Верховный Суд РСФСР, Г. не должен нести ответственности по ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ)»<sup>109</sup>.

Положение меняется, когда ученик сознательно игнорирует указания инструктора и грубо нарушает правила дорожного движения. В этом случае он подлежит ответственности по ст. 264 УК РФ. Не исключены также ситуации, когда и ученик, и инструктор одновременно нарушают правила безопасности, следствием чего является наступление преступного результата. Действия обоих подлежат квалификации по ст. 264 УК РФ.

В Правилах не оговаривается особо, приравниваются ли к водителям те сотрудники образовательных организаций, осуществляющих подготовку кандидатов в водители, которые принимают внутренний экзамен у кандидатов по проверке у них навыков вождения транспортного средства, а также сотрудники ГИБДД, принимающие практический экзамен. «Однако, учитывая, что в соответствии с Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 № 1097) автомобили, предназначенные для приема практического экзамена, должны быть обозначены опознавательными знаками «Учебное транспортное средство» и оборудованы дополнительными педалями сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркалом заднего вида для экзаменатора, лица, принимающего экзамен, по смыслу Правил дорожного движения, должны быть приравнены к обучающим вождению, а, следовательно, и к водителям. Это означает, что в процессе приема практического экзамена экзаменатор несет ответственность наравне с экзаменуемым, который непосредственно управляет транспортным средством<sup>110</sup>, в случае если экзаменатор находится на переднем пассажирском сиденье и при помощи дополнительных педа-

---

<sup>109</sup> См.: Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1974. № 8. С. 8–9.

<sup>110</sup> Собрание законодательства РФ, 03.11.2014. № 44. Ст. 6063.

лей сцепления и тормоза имеет возможность контроля за движением механического транспортного средства»<sup>111</sup>.

В процессе квалификации действий водителей транспортных средств необходимо учитывать их поведение после совершения преступления. «Практика свидетельствует, что такое поведение не всегда оказывается правомерным, поэтому нередко требует дополнительной уголовно-правовой оценки. В частности, действия водителя, виновного в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшем причинение потерпевшему вреда здоровью средней тяжести, тяжкого вреда здоровью или смерть потерпевшего, и оставлении места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством, необходимо квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 125 УК РФ (Оставление в опасности)»<sup>112</sup>.

В ст. 264 УК РФ во второй, третьей, четвертой, пятой и шестой части вводятся дополнительные обязательные признаки, указывающие на повышение степени общественной опасности совершаемого деяния по сравнению с основным составом, содержащимся в ч. 1 данной статьи. Эти признаки разделены по степени тяжести и характеризуют потерпевшего от преступления.

В ч. 3 ст. 264 УК РФ законодатель ввел квалифицирующий признак – причинение смерти человеку по неосторожности. «Таким образом, законодатель усиливает уголовную ответственность в связи с наступлением более опасного последствия, чем предусмотрено в ч. 1 ст. 264 УК РФ. Момент наступления смерти в рассматриваемой нами норме законодателем не оговаривается. Исходя из смысла нормы смерть, наступившая сразу же после дорожно-транспортной аварии, не требует каких-либо разъяснений»<sup>113</sup>.

---

<sup>111</sup> Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 63.

<sup>112</sup> Там же. С. 66.

<sup>113</sup> Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 67.

Однако в практике дорожно-транспортных происшествий смерть потерпевшего часто наступает по прошествии некоторого промежутка времени после аварии. Для решения вопроса о том, к какому признаку относить данную ситуацию (к причинению тяжкого вреда здоровью или причинению смерти), необходимо обратиться к нормативным актам иных отраслей права.

Так, в Правилах учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647, содержится понятие погибшего от дорожно-транспортного происшествия. «Погибшим признается лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение 30 последующих суток. В связи с тем, что преступное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств объективно всегда выражается в дорожно-транспортном происшествии, использование критериев погибшего лица применительно к ч. 3 ст. 264 УК РФ юридически вполне допустимо»<sup>114</sup>.

Законодатель связывает наступление смерти с последствиями дорожно-транспортного происшествия. Это означает, что в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств причиняется вред здоровью потерпевшего, не совместимый с жизнью.

Таким образом, следует указать, что по ч. 3 ст. 264 УК РФ должен быть причинен тяжкий вред здоровью потерпевшего, который закономерно приводит к наступлению смерти. «Смерть может наступить сразу по причинению данного вреда здоровью либо в связи с особенностями организма потерпевшего или характером повреждений по истечении промежутка времени. Именно закономерность смертельного исхода является основанием вменения виновному ч. 3 ст. 264 УК РФ, а не ч. 1 данной статьи при наступлении смерти через определенное время после аварии»<sup>115</sup>.

---

<sup>114</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю. И. Скуратова и В. М. Лебедева. М., 2000. С. 680.

<sup>115</sup> Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. С. 67–69.

«Кроме сказанного, при квалификации по ч. 5 ст. 264 УК РФ, возможны ситуации, когда наступление смерти возможно было предотвратить путем своевременного медицинского вмешательства»<sup>16</sup>. В данном случае смерть была закономерным итогом причиненного вреда здоровью, поэтому теоретическая вероятность предотвращения смерти при своевременности оказания медицинской помощи не влияет на квалификацию.

В ч. 5 ст. 264 УК РФ в качестве квалифицирующего обстоятельства предусматривается причинение смерти двум и более лицам. «В п. 9 Постановления Пленума Верховного Суда РФ «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 № 25 содержится указание на то, что смерть может причиняться только двум или более потерпевшим. Из этого следует, что при вменении лицу ч. 5 ст. 264 УК РФ суду необходимо устанавливать причинную связь между общественно опасным деянием и смертью каждого из потерпевших. Смерть нескольких лиц в результате совершения разных общественно опасных деяний ч. 5 ст. 264 УК РФ не охватывается. Данную ситуацию следует квалифицировать как реальную совокупность преступлений»<sup>17</sup>.

Кроме того, важной характеристикой рассматриваемого последствия преступления является соотношение по времени момента причинения вреда здоровью потерпевших, повлекшего их смерть. «Вред здоровью в данном случае всем потерпевшим должен причиняться либо одновременно, либо за короткий промежуток времени. Данная позиция обусловлена особенностями механизма дорожно-транспортного происшествия, телесные повреждения нескольким лицам в результате одного общественно

---

<sup>16</sup> Якубенко Н. В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность. Тюмень, 2001. С. 67.

<sup>17</sup> Бохан А. П., Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 68.

опасного деяния объективно не могут быть причинены за длительный промежуток времени»<sup>118</sup>.

«Здесь следует отметить, что при совершении преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств как единого деяния нескольким потерпевшим может быть причинен различный вред (одному потерпевшему тяжкий вред здоровью, другому смерть). В данном случае суд в приговоре обязан указать все наступившие последствия, имеющие уголовно-правовое значение, но общая квалификация должна проводиться по тому составу преступления, который содержит наиболее опасное последствие»<sup>119</sup>. Так, например, при одновременном причинении тяжкого вреда здоровью и смерти квалифицировать следует по ч. 3 ст. 264 УК РФ.

Целесообразным является установление в качестве квалифицирующего признака в ч. 2, 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ таких нарушений правил дорожного движения, как «в состоянии опьянения». «Указанные нарушения – наиболее распространенные причины дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями и смертельным исходом – совершаются умышленно. Водители транспортных средств сознательно нарушают установленные правила, управляют автомобилем в состоянии опьянения. Законодатель не делает различий между умышленными противоправными действиями в виде нарушения ПДД и неосторожными. По данным анкетирования, проведенного нами, 98 % опрошенных респондентов считают, что наказание за умышленное нарушение правил дорожного движения должно отличаться от наказания водителя, который нарушил ПДД по неосторожности. Для их разграничения и в целях ужесточения ответственности за осознанное несоблюдение правил обгона, превышение скорости, управление автомобилем необходимо указать данные

---

<sup>118</sup> *Бохан А. П., Алтухов С. А.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 69.

<sup>119</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 № 25. П. 9.

нарушения в ч. 2, 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ, тем самым, приравняв их к деянию, предусмотренному этими же частями, совершенному в состоянии опьянения»<sup>120</sup>.

«В связи с этим следует четко установить, что понимается под состоянием опьянения, так как в российском законодательстве отсутствует такое определение. В настоящее время медицинское освидетельствование на состояние опьянения проводится врачом, при этом концентрация алкоголя в крови определяется, но решающего значения не имеет. За основу установления наличия опьянения берутся клинические признаки»<sup>121</sup>, такие, как нарушение речи, походки, наличие паров алкоголя в выдыхаемом воздухе, резкое изменение окраски кожных покровов лица и тому подобные, которые могут наблюдаться при различной концентрации алкоголя в крови. Таким образом, решающую роль в установлении состояния опьянения играет субъективный фактор.

При определении состояния опьянения следует руководствоваться приказом Минздрава РФ от 18 декабря 2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)», Правилами освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освиде-

---

<sup>120</sup> *Бохан А. П., Алтухов С. А.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 70.

<sup>121</sup> Постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // Российская газета. 2008. 2 июля.

тельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов, утвержденными постановлением Правительства РФ 26 июня 2008 г. № 475.

При квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, у правоприменителей могут возникать вопросы, связанные с разграничением данного преступления с другими преступлениями. Определенную сложность может вызвать отграничение неосторожного отношения к последствиям от умышленного. Для преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, как мы уже ранее указывали, вина характеризуется только неосторожной формой. В случае установления умышленного отношения субъекта преступления к последствиям, содеянное им должно квалифицироваться в зависимости от последствий как умышленное причинение тяжкого вреда здоровью (ст. 111 УК РФ) или убийство (ст. 105 УК РФ).

Некоторые проблемы в разграничении указанных преступлений, как представляется, могут возникнуть при отграничении преступного легкомыслия от косвенного умысла. «Сложность отграничения указанных видов вины заключается в том, что субъект в обоих видах вины предвидит наступление общественно опасных последствий и не желает их наступления. Разграничение этих видов вины следует проводить как по интеллектуальному, так и по волевому моменту. Предвидение возможности наступления общественно опасных последствий в преступном легкомыслии носит абстрактный характер, то есть лицо знает о том, что его деяние в принципе может привести к вреду, но в данном конкретном случае он уверен, что этого не произойдет. При косвенном умысле субъект предвидит конкретную возможность наступления последствий, то есть он понимает, что созданная им опасная обстановка реально может привести к причинению вреда здоровью или смерти человеку»<sup>122</sup>. «Более важное отличие заключается в волевом моменте вины. При преступном

---

<sup>122</sup> Наумов А. В. Российское уголовное право. Общая часть: курс лекций. М., 1999. С. 237–238.

легкомыслии лицо рассчитывает на какие-то конкретные обстоятельства, которые должны предотвратить наступление общественно опасных последствий. При косвенном умысле это расчет на «авось» либо на какие-то сколь-либо не значащие обстоятельства»<sup>123</sup>.

Также следует обратить внимание на то, что квалификация преступления по ст. 264 УК РФ исключает оценку содеянного как неосторожного причинения тяжкого вреда здоровью (ст. 118 УК РФ) и неосторожного причинения смерти (ст. 109 УК РФ). В данном случае возникает ситуация конкуренции уголовно-правовых норм. Данный вид конкуренции в теории уголовного права именуется конкуренцией общей и специальной нормы.

Под конкуренцией общей и специальной нормы в теории уголовного права принято понимать охватывание одного преступления одновременно общей и специальной уголовно-правовой нормой<sup>124</sup>. В соответствии с ч. 3 ст. 17 УК РФ квалификация осуществляется по норме специальной без ссылки на общую норму<sup>125</sup>. В нашем случае квалификация преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств должна осуществляться только по ст. 264 УК РФ без указания ст. 109 или 118 УК РФ.

В п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09 декабря 2008 № 25 содержится указание о разграничении преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и преступлений, посягающих на отношения по охране труда и безопасности трудовой деятельности<sup>126</sup>. Необходимость это-

---

<sup>123</sup> Злобин Г. А., Никифоров Б. С. Умысел и его формы. М., 1972. С. 65–67.

<sup>124</sup> Кадников К. Г. Квалификация преступлений (теория и практика): учеб. пособие. М., 1999. С. 49.

<sup>125</sup> Незнамова З. А. Коллизии в уголовном праве. Екатеринбург, 1994. С. 25–27.

<sup>126</sup> Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 2010. С. 295.

го указания обусловлена тем, что одним из предметов состава преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, являются самоходные машины. Данный вид механизмов предназначен для производственной и иной технической деятельности. Многие из этих механизмов свое функциональное назначение осуществляют в ходе движения (в том числе и дорожного). Поэтому при причинении тяжкого вреда здоровью или смерти человеку самоходной машиной возникает коллизия, связанная с выбором необходимой уголовно-правовой нормы.

Возникающие вопросы разграничения следует решать исходя из того, какие правила безопасности были нарушены: правила, связанные с дорожным движением, или правила безопасного осуществления трудовой и производственной деятельности. Если общественно опасное деяние заключается в нарушении правил безопасности при выполнении производственно-технической деятельности, то квалификацию следует осуществлять в зависимости от ситуации по ст. 143, 216 или иным статьям УК РФ. В случае, когда общественно опасное деяние содержит в себе только нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, квалификация должна осуществляться только по ст. 264 УК РФ.

Рассматриваемое нами преступление следует также отличать от нарушения правил вождения или эксплуатации транспортных средств военного назначения (ст. 350 УК РФ). В указанной норме законодатель предусмотрел наступление уголовной ответственности за вождение с нарушением правил безопасности при осуществлении дорожного движения транспортных средств военного назначения.

Отграничение преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ и ст. 350 УК РФ, следует проводить по объекту и предмету преступления, а также по субъекту преступления. Преступление, закрепленное в ст. 350 УК РФ, посягает на отношения, связанные с несением военной службы. Поэтому субъектом данного преступления может выступать только военнослужащий. Преступление, описанное в ст. 264 УК РФ, посягает на отношения безопасности дорожного дви-

жения, не затрагивая отношения по осуществлению военной службы. Кроме того, субъектом этого преступления может быть любое лицо. Предметом преступного нарушения правил вождения машин военного назначения могут являться механические транспортные средства, которые специально предназначены или приспособлены для выполнения военной службы. Предметом преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, могут быть любые транспортные средства, которые Правилами дорожного движения относятся к категории механических.

На основании сказанного мы видим, что преступное нарушение правил вождения транспортных средств военного назначения является специальным случаем преступного нарушения правил безопасности дорожного движения. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение тяжких последствий, следует квалифицировать по ст. 350 УК РФ в случае, когда оно допускается военнослужащим при исполнении служебных обязанностей, управляющим транспортным средством военного назначения.

«В правоприменительной практике часты случаи, когда в ходе совершения угона или хищения автотранспорта выполняется состав преступного нарушения Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В данном случае лицо, с прямым умыслом завладев чужим транспортным средством, нарушает правила безопасности дорожного движения, что приводит к наступлению последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ»<sup>27</sup>.

Специфика описанной ситуации заключается в том, что данное лицо сознательно незаконно завладевает транспортным средством и, чаще всего, сознательно нарушает правила дорожного движения (попытка скрыться от погони, озорство и т. д.). Однако по отноше-

---

<sup>127</sup> *Бохан А. П., Иванов В. Д., Мясников В. В.* Вопросы предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств уголовно-правовыми методами // *Юрист-Правоведь*. 2014. № 3. С. 75–78.

нию к наступившим тяжким последствиям субъект проявляет неосторожную форму вины (легкомыслие или небрежность).

Таким образом, в ходе совершения умышленного преступления общественно опасные последствия наступают по неосторожности. В данном случае возможно предположить, что мы имеем дело с единым преступлением, содержащим двойную форму вины – умысел по отношению к деянию, которое само является преступлением, и неосторожность к последствиям. Однако данное мнение, полагаем, будет ошибочным.

Для единого преступления не необходимо установить наличие причинной связи между деянием и наступившими последствиями. В нашей ситуации незаконное завладение транспортным средством не является причиной наступления последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти человека. Причиной наступления этих последствий будет нарушение правил безопасности дорожного движения. Кроме того, составы угона автотранспортного средства или его хищения не содержат в себе нарушения указанных правил и наступления тяжких последствий. Исходя из сказанного, невыполнение предписаний по безопасному дорожному движению в ходе угона или хищения транспортного средства и причинение в результате этого последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, требует самостоятельной уголовно-правовой оценки. Таким образом, нарушение правил дорожного движения при угоне или хищении автотранспортного средства, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку, следует рассматривать как идеальную совокупность преступлений, предусмотренных ст. 166 УК РФ (или ст. 158–162 УК РФ), и ст. 264 УК РФ.

Неосторожная форма вины исключает институт соучастия в преступлении<sup>128</sup>. «Поэтому совместное выполнение двумя и более лицами состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует рассматривать как неосторожное сопричинение. Так как

---

<sup>128</sup> *Квашиц В. Е., Махмудов Ш. Д.* Ответственность за неосторожность. Душанбе, 1975. С. 25–27.

институт неосторожного сопричинения не нашел своего выражения в уголовном законе, то деяние каждого из сопричинителей следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ отдельно»<sup>129</sup>.

В данном случае суд обязан указать в приговоре, какие именно правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, были нарушены каждым из субъектов, что явилось причиной наступления общественно опасных последствий.

### **3.3. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 2641 УК РФ)**

Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» в УК РФ внесены очередные изменения и дополнения: введена ст. 264.1 УК РФ, предусматривающая ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Данный Федеральный закон вступил в силу с 1 июля 2015 года.

«Актуальность изменений обусловлена тревожной тенденцией постоянного роста числа дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения. И действительно, состояние, структура и динамика дорожно-транспортных происшествий в России неблагоприятны»<sup>30</sup>. «Так, за последние 8 лет в России произошло более 1 млн дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и получили ранения более 1,5 млн чел. Ежегодно в стране погибает от 30 до 35 тыс. чел.,

---

<sup>129</sup> Бохан А. П., Петрашева Н. В. Соучастие в неосторожном преступлении: миф или реальность? // Юристъ-Правоведъ. 2015. № 3. С. 10–15.

<sup>130</sup> Бохан А. П., Райгородский В. В. Об уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Юристъ-Правоведъ. 2011. № 5. С. 43–47.

более чем 200 тыс. причиняется вред здоровью различной тяжести, из них более 10 тыс. становятся инвалидами»<sup>131</sup>. «Аварийность на транспорте наносит экономике России ущерб, который, по оценкам экспертов, составляет 4–5 % валового национального продукта»<sup>132</sup>. «При этом общее количество нарушений Правил дорожного движения водителями только в 2013 г. составило 35 315 388, были задержаны за управление транспортным средством в состоянии опьянения около 2 млн чел.»<sup>133</sup>. А в 2015 году количество нарушений Правил дорожного движения составило всего 23 782 884, что указывает на значительное снижение количества выявленных нарушений Правил дорожного движения<sup>134</sup>.

Так что само по себе стремление законодателя средствами уголовно-правовой репрессии усилить борьбу с транспортной преступностью похвально.

*Основным непосредственным объектом* являются общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, характеризующихся состоянием защищенности интересов личности, общества и государства.

«Предмет преступления в заголовке ст. 264.1 УК РФ указан как транспортное средство. Под ним понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем»<sup>135</sup>. «В тексте статьи непосредственно назва-

---

<sup>131</sup> Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Чучаев А. И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // *Lex russica*. 2015. № 4. С. 74.

<sup>132</sup> Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2011. С. 29.

<sup>133</sup> Бохан А. П., Иванов В. Д. Управление транспортным средством в состоянии опьянения: уголовная или административная ответственность? // *Юрист-Правовед*. 2013. № 5. С. 41–44.

<sup>134</sup> URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>.

<sup>135</sup> Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // *Собрание законодательства РФ*. 1995. № 50. Ст. 4873.

ны автомобиль и трамвай. Для обозначения иных транспортных средств, нарушения Правил движения и эксплуатации которых охватываются признаками указанной статьи, законодатель использует обобщенное понятие – другие механические транспортные средства»<sup>6</sup>.

Трактуя рассматриваемое понятие, законодатель вместо сущностной характеристики предмета преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, предложил формально-правовую. В связи с этим меняются критерии отнесения транспортного средства к указанному предмету преступления. Фактически же речь идет о расширении круга действия нормы, предусмотренной указанной статьей. Согласно ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в Российской Федерации требуется, в частности, право на управление транспортными средствами категории «А» – мотоциклами и подкатегории «А1» – мотоциклами с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 см<sup>3</sup>, и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт. В этом случае нижний предел рабочего объема двигателя не указан, следовательно, в него входят и те транспортные средства, которые имеют его в меньшем объеме, например, мокики, скутеры, велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками, которые в настоящее время обоснованно не включаются в круг предмета рассматриваемого преступления. В результате границы предмета самого массового транспортного преступления почти полностью размылись, а сфера уголовно-правовой репрессии в борьбе с данной разновидностью транспортной преступности неоправданно расширилась.

Как уже отмечалось, в УК РФ введена новая норма, предусматривающая ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Она была известна и уголовному законодательству советского периода. Указом

---

<sup>136</sup> *Бохан А. П., Иванов В. Д.* О понятии «автомобиль» в статьях Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации // *Юристы-Правоведь*. 2013. № 6. С. 41–44.

Президиума Верховного Совета РСФСР от 19.06.1968 «Об усилении административной ответственности за нарушение Правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами»<sup>137</sup>, принятым вместо Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 05.10.1961 «Об ответственности водителей автотранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии»<sup>138</sup>, впервые была введена уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. В УК РСФСР была включена ст. 211.1 следующего содержания: «Управление автотранспортным или городским электротранспортным средством, трактором или иной самоходной машиной лицом, находящимся в состоянии опьянения и лишенным права на управление транспортными средствами за такое нарушение». Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 30.11.1972 указанная статья была дополнена ч. 2: «Управление транспортными средствами, указанными в части первой настоящей статьи, лицом, находящимся в состоянии опьянения и не имевшим водительских прав, совершенное повторно в течение года»<sup>139</sup>. 24.12.1992 ст. 211.1 исключена из УК РСФСР.

Статья 264.1 УК РФ гласит: «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 преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой ст. 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей»<sup>140</sup>.

---

<sup>137</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1968. № 26. Ст. 1010.

<sup>138</sup> Там же. 1961. № 40. Ст. 557.

<sup>139</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1972. № 51. Ст. 1207.

<sup>140</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации. М., 2016. С. 83.

В связи с принятием данной нормы ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ, предусматривавшая ответственность за повторное управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, или за передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, признана утратившей силу.

Преступление выражается в управлении автомобилем, трамваем и т. д. лицом в состоянии опьянения, то есть в использовании машины в процессе движения как транспортного средства. Другие действия, в том числе нахождение пьяного водителя за рулем недвижимого транспортного средства, не образуют преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Так складывалась судебная практика и по ст. 211.1 УК РСФСР<sup>141</sup>.

Ответственность по указанной статье возможна при наличии условий, относящихся к характеристике лица, управляющего транспортным средством:

1) оно подвергалось административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;

2) имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ;

3) вновь управляет транспортным средством в состоянии опьянения.

Таким образом, рассматриваемое преступление носит сложный характер, включает в себя, во-первых, административную преюдицию; во-вторых, не погашенную или не снятую в установленном законом порядке прежнюю судимость за перечисленные виды преступлений. При этом необходимо иметь в виду, что законодатель не

---

<sup>141</sup> См., например: *Улицкий С.* Уголовная ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения // Советская юстиция. 1972. № 6. С. 10.

указывает момент совершения повторного правонарушения, следовательно, в этом случае необходимо руководствоваться общими положениями КоАП РФ. Согласно ст. 4.6 КоАП РФ лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения 1 года со дня окончания исполнения данного постановления.

Понятие лица, находящегося в состоянии опьянения, дается в примечании к ст. 264 УК РФ: «Для целей настоящей статьи и статьи 264.1 настоящего Кодекса лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств или психотропных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством РФ»<sup>142</sup>. К сожалению, законодатель вышел за пределы собственно определяемого понятия, приравняв отказ от освидетельствования к состоянию опьянения. Эти деяния не тождественны, и если необходимо было криминализировать отказ от освидетельствования (целесообразность такого шага вызывает большое сомнение, о чем речь пойдет ниже), то это следовало прямо и указать в уголовном законе. Иначе получается, что состояние опьянения презюмируется. В таком случае надо признать, что указанным обстоятельством ставится под сомнение действие одного из конституционных принципов – презумпции невиновности.

---

<sup>142</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации. М., 2016. С. 83.

Согласно примечанию к ст. 12.8 КоАП РФ «административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей и ч. 3 ст. 12.27 настоящего Кодекса, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека»<sup>143</sup>. «В Инструкции по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» говорится, что заключение о состоянии опьянения в результате употребления алкоголя выносится при положительных результатах определения алкоголя в выдыхаемом воздухе в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, при помощи одного из технических средств измерения, проведенного с интервалом 20 минут, или при применении не менее чем двух технических средств индикации на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе с использованием их обоих при каждом исследовании, проведенном с интервалом 20 минут (п. 16)»<sup>144</sup>. «К сожалению, Правила освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и Правила оп-

---

<sup>143</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. М., 2016. С. 142.

<sup>144</sup> Приказ Министерства здравоохранения РФ от 14.07.2003 № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения». URL: <http://consultant.ru>.

ределения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством»<sup>145</sup>, не дают определения понятия «погрешность технического измерения». Это обстоятельство может влечь за собой нарушение прав лица, подвергнутого освидетельствованию.

Освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения, медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения подлежит водитель транспортного средства, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения, а также водитель, в отношении которого вынесено определение о возбуждении дела об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.24 КоАП РФ. Указанными основаниями может являться наличие одного или нескольких следующих признаков: а) запах алкоголя изо рта; б) неустойчивость позы; в) нарушение речи; г) резкое изменение окраски кожных покровов лица; д) поведение, не соответствующее обстановке.

Перед освидетельствованием на состояние алкогольного опьянения должностное лицо, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или должностное лицо военной автомобильной инспекции информирует освидетельствуемого водителя транспортного средства о порядке освидетельствования с применением технического средства измерения,

---

<sup>145</sup> Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством». URL: <http://consultant.ru>.

целостности клейма государственного поверителя, наличии свидетельства о проверке в паспорте технического средства измерения.

Направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения водитель транспортного средства подлежит:

а) при отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

б) при несогласии с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

в) при наличии достаточных оснований полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Направление водителя транспортного средства на медицинское освидетельствование на состояние опьянения в медицинские организации осуществляется должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, а в отношении водителя транспортного средства Вооруженных Сил РФ, внутренних войск Министерства внутренних дел РФ, войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти – также должностным лицом военной автомобильной инспекции в присутствии двух понятых.

О направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения составляется соответствующий протокол.

Определение наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека проводится на основании направления на химико-токсикологические исследования, выданного медицинским работником, осуществляющим медицинское освидетельствование на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством. Оно осуществляется в химико-токсикологических лабораториях медицинских организаций, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности с указанием соответствующих работ (услуг). Результаты химико-токсикологических исследо-

ваний при определении наличия наркотических средств или психотропных веществ оформляются справкой о результатах химико-токсикологических исследований.

Порядок проведения, формы отчетности, сроки проведения химико-токсикологических исследований, а также порядок их организационно-методического обеспечения определяются Министерством здравоохранения РФ.

Преступление имеет формальный состав, считается оконченным с момента совершения деяния, указанного в законе (с момента начала движения транспортного средства).

Преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, может быть совершено только с прямым умыслом. Об этом свидетельствуют два обстоятельства: во-первых, преступления, имеющие формальный состав, могут быть осуществлены только с указанным видом вины; во-вторых, наличие преюдиции и судимости за прежние преступления, перечисленные в названной выше норме. Следовательно, лицо осознает, что, будучи ранее подвергнутым 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 имея судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ, вновь в состоянии опьянения управляет транспортным средством и желает этого.

### **3.4. Нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ)**

Общественная опасность рассматриваемого преступления определяется тем, что оно может привести к авиакатастрофе, сопряженной с гибелью значительного числа авиапассажиров, причинению большого материального ущерба, осложнению межгосударственных отношений.

*Непосредственным объектом* деяния выступают общественные отношения, регулирующие правила международных полетов,

устанавливающие безопасность полетов и использование воздушного пространства.

В литературе относительно объекта рассматриваемого преступления высказываются и иные позиции. Так, Н. И. Ветров считает таковым «общественные отношения, регулирующие установленный порядок не только международных полетов, обеспечивающие безопасность полета воздушного транспорта, но и жизнь, здоровье пассажиров и членов экипажа»<sup>146</sup>. Однако ст. 270 УК РФ не предусматривает наступление никаких последствий. Она предусматривает ответственность только за нарушение правил международных полетов.

Некоторые авторы в качестве основного непосредственного объекта называют урегулированный нормами права режим воздушного пространства России, неприкосновенность государственных границ. А факультативным объектом – безопасность движения воздушного транспорта. Что касается неприкосновенности государственных границ, то это является самостоятельным объектом деяния, предусмотренным ст. 322 УК РФ. Что же касается безопасности движения воздушного транспорта, то это следует рассматривать не факультативным, а основным объектом.

Предметом рассматриваемого преступления являются самолеты, вертолеты, дирижабли, совершающие международные полеты.

*С объективной стороны* деяние выражается в нарушении правил полетов, что характеризуется несоблюдением указанных в разрешении маршрутов полета, мест посадки, воздушных ворот полета и иных правил.

Правила международных полетов содержатся в различных правовых актах, таких как Воздушный кодекс от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138<sup>147</sup>, международные соглашения,

---

<sup>146</sup> Ветров Н. И. Уголовное право. Особенная часть. М., 2002. С. 356.

<sup>147</sup> Собрание законодательства РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

например, Чикагская конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.

Согласно данным документам, разрешение на использование воздушного пространства дает Центр единой системы организации воздушного движения<sup>148</sup> по заявкам, графикам, расписаниям, подающим пользователям воздушного пространства, которые в соответствии с правилами одновременно должны делать сообщения о предстоящих полетах ВКС Минобороны РФ.

Правила международных полетов, аэронавигационная информация о воздушных трассах, международных аэропортах и иная информация для полетов воздушных судов публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

На прилетающие и улетающие из Российской Федерации воздушные суда, их экипажи и пассажиров а также их багаж, грузы, почту, ввозимые и вывозимые из страны, распространяется действие паспортных, таможенных и иных правил, принятых российским законодательством. А для обеспечения безопасности полета производится обязательный предполетный досмотр. При этом при выполнении международных полетов он проводится после осуществления пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, иммиграционного, ветеринарного и фитосанитарного контроля.

Международным полетом согласно ч. 1 ст. 79 Воздушного кодекса РФ называется полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства.

Согласно принципу государственного суверенитета под воздушным пространством каждое государство самостоятельно устанавливает правила полетов воздушных судов, находящихся в пределах его

---

<sup>148</sup> Органами единого центра являются Межведомственная комиссия и зональные межведомственные комиссии по использованию воздушного транспорта РФ, Управление по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением Минобороны РФ, Управление государственного регулирования организации воздушного движения Федеральной службы воздушного транспорта России, оперативные органы единой системы организации воздушного движения РФ.

территории. Однако подобная практика вызвала необходимость разработки единых правил. И такие правила были разработаны Организацией международной гражданской авиации, они действуют в виде международных стандартов. В связи с этим использование воздушного транспорта, то есть осуществление полетов, в том числе и международных, без соответствующего разрешения – запрещено. Поэтому нарушение правил полетов может выразиться в несоблюдении указанных разрешений и требований, касающихся маршрута полета, установленных ограничений по высоте и ширине воздушного коридора, посадок в не установленных пунктах, времени полета и др.

В ст. 271 УК РФ содержится лишь примерный перечень наиболее распространенных способов нарушения правил международных полетов, в числе которых указаны несоблюдение указанных в разрешении маршрутов полетов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета и иное нарушение правил полета. Таковыми могут быть, например, вылет и влет в Российскую Федерацию с просроченным разрешением, не на том типе летательного аппарата, сбрасывание грузов и парашютистов, пролет государственных границ без радиосвязи и т. п.

Так, гражданин Германии Р. совершил без разрешительных документов полет с нарушением государственной границы и посадил самолет на Красной площади в г. Москве. За содеянное он был осужден по совокупности двух преступлений: нарушение государственной границы и нарушение правил международных полетов<sup>149</sup>.

В соответствии с Воздушным кодексом РФ международным признается полет воздушного судна, связанный с пересечением государственной границы РФ в воздушном пространстве более чем одного государства.

---

<sup>149</sup> Юрьев С. С. Современная судебная практика об уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. № 144.

Состав преступления формальный, а поэтому сам факт нарушения установленных правил для полета образует оконченный состав преступления и не требует наступления каких-либо последствий.

Нарушение технических или эксплуатационных требований во время международного полета при наступлении тяжких последствий образует состав преступления, предусмотренный ст. 263 и ст. 271 УК РФ.

Однако исключается уголовная ответственность за нарушение правил международных полетов при вынужденной посадке летательного аппарата, изменении маршрута полета, высоты и ворот в случае изменения метеорологических условий, возникших технических неполадок, пожара на борту и т. п. Однако, если нарушение правил международных полетов сопряжено с совершением таких преступлений, как захват заложников (ст. 206 УК РФ), угон воздушного судна (ст. 211 УК РФ), контрабанда (ст. 2261, 2291 УК РФ), государственная измена (ст. 275 УК РФ), шпионаж (ст. 276 УК РФ), то содеянное квалифицируется по совокупности совершенных преступлений. В случае же пресечения нарушения правил международного полета содеянное квалифицируется как оконченное преступление по ст. 271 УК РФ и приготовление к совершению указанных или иных преступлений.

*Субъективная сторона* деяния характеризуется прямым умыслом, то есть виновный осознает, что нарушает правила международного полета, поскольку он осуществляет его не в соответствии с требованиями, предписанными в разрешении на полет, и желает нарушить установленные для полета правила.

Цель и мотивы содеянного могут носить различный характер.

Вместе с тем высказывается мнение о возможности совершения данного преступления и с косвенным умыслом<sup>150</sup>. Однако с данной точкой зрения трудно согласиться, поскольку косвенный умысел в формальных составах исключается в силу включения в воле-

---

<sup>150</sup> См., например: *Ветров Н. И.* Уголовное право. Особенная часть. М., 2002. С. 360.

вой признак косвенного умысла нежелания совершения каких-либо действий.

По этим основаниям нельзя согласиться и с мнением отдельных авторов, допускающих возможность совершения данного преступления как умышленно, так и по неосторожности<sup>51</sup>.

Исключается состав рассматриваемого преступления и при неосторожной вине, например, при отказе в работе навигационных приборов, резком изменении метеоусловий и т. п.

Некоторые авторы избегают определять характер вины вообще в рассматриваемом преступлении, называя лишь ее умышленный характер без детализации прямого или косвенного умысла<sup>52</sup>. Из этого можно сделать вывод, что они наряду с прямым умыслом допускают возможность совершения его и с косвенным умыслом.

### **3.5. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271<sup>1</sup> УК РФ)**

Федеральным законом от 07.11.2011 № 304-ФЗ установлена уголовная ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ)<sup>53</sup>. В данном случае, при создании бланкетной нормы, законодатель нацелен не на расширение сферы уголовной ответственности, а на создание обстановки неотвратимости наказания за общественно

---

<sup>51</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. В. И. Радченко и А. С. Михлина. СПб., 2007. С. 272.

<sup>52</sup> Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2008. С. 593; Российское уголовное право. Особенная часть / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. Т. 2. С. 567.

<sup>53</sup> Федеральный закон № 304-ФЗ от 07.11.2011 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления ответственности за нарушение правил использования воздушного пространства» // Российская газета. 2011. 9 ноября.

опасные нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспорта. Однако данная уголовно-правовая норма размывает границы применения уголовного закона и выходит за рамки видового объекта всех преступлений, расположенных в гл. 27 УК РФ. Это обстоятельство может привести к тому, что содеянное виновным будет квалифицировано неправильно, а также повлияет на определение виновному справедливой меры уголовного наказания, так как важным является четкое понимание содержания составов преступлений, предусмотренных в УК РФ, в частности в гл. 27 УК РФ.

*Объектом преступления* является безопасность использования воздушного пространства РФ.

Порядок использования воздушного пространства РФ устанавливается в нормативных правовых актах (например, в Воздушном кодексе РФ, Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138)<sup>154</sup>.

*Объективная сторона* заключается в использовании воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека (ч. 1 ст. 271.1 УК РФ) или повлекло по неосторожности смерть двух или более лиц (ч. 2 ст. 271.1 УК РФ).

Особого понимания требует словосочетание «использование воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации». Согласно п. 2 постановления Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» «под использованием воздушного пространства пони-

---

<sup>154</sup> Собрание законодательства РФ. 2010. № 14. Ст. 1649; 2011. № 37. Ст. 5255; № 40. Ст. 5555; 2012. № 31. Ст. 4366.

мается деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т. п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения»<sup>155</sup>.

Следующим признаком, который позволит уяснить объективную сторону рассматриваемого преступления, является отсутствие разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Разрешительный порядок использования воздушного пространства устанавливается:

а) для пользователей воздушного пространства, чья деятельность не связана с выполнением полетов воздушных судов и осуществляется на основании планов использования воздушного пространства (графиков) – во всем воздушном пространстве Российской Федерации;

б) для пользователей воздушного пространства, выполняющих полеты в воздушном пространстве классов А и С (за исключением отражения воздушного нападения или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации; предотвращения и пресечения нарушений государственной границы Российской Федерации, защиты и охраны экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной полосы, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации; пресечения и раскрытия преступлений; оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и тех-

---

<sup>155</sup> Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

ногенного характера; поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, поиска и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов; предотвращения и пресечения нарушений порядка использования воздушного пространства), а также в воздушном пространстве класса G – для полетов беспилотных летательных аппаратов.

Разрешение на использование воздушного пространства органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) на полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов, а также пользователям воздушного пространства на осуществление деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов, выдают: а) главный центр Единой системы; б) зональный центр Единой системы или в) районный центр Единой системы.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что объективная сторона рассматриваемого преступления характеризуется следующими действиями: 1) использование воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации на полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов и 2) использование воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации на осуществление деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов (например, строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ, при проведении салютов и фейерверков высотой более 50 м и т. п.). А также наступление последствий в виде причинения смерти одному или более лицам и наличие причинной связи между общественно опасным действием (бездействием) и наступившими общественно опасными последствиями.

Проведенный анализ признаков объективной стороны ст. 271.1 УК РФ, позволяет определить данную уголовно-правовую норму, как специальную по отношению к общим, предусмотренным ст. 109, 143, 215, 216, 218 или 263 УК РФ.

*Субъективная сторона* преступления характеризуется виной в форме неосторожности, которая определяется по отношению к последствиям.

*Субъектом преступления* может быть вменяемое физическое лицо, достигшее 16-летнего возраста, являющееся пользователем воздушного пространства.

## **ГЛАВА 4. ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ ЛИЦАМИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ УСЛОВИЯ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

### **4.1. Нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263<sup>1</sup> УК РФ)**

Основным непосредственным объектом деяния являются общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, характеризующиеся состоянием защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Такое определение объекта в полной мере соответствует Федеральному закону 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

*Предмет преступления* – объекты транспортной инфраструктуры. К транспортной инфраструктуре относятся железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

Под транспортными средствами понимаются – воздушные суда, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в значениях, устанавливаемых транспортными кодексами и уставами.

Традиционно под транспортными средствами понимают средства перевозки пассажиров, грузов и багажа, включая специализированное транспортное оборудование.

В перечень видов транспорта входят:

- воздушный;
- водный (причем Закон делает акцент на морском транспорте, хотя Водный кодекс РФ выделяет также и речной);
- железнодорожный;
- автомобильный;
- электрический городской наземный пассажирский транспорт.

Закономерно возникает вопрос о метрополитене. Так, например московское и петербургское метро содержит и подземные и наземные пути, по смыслу данной нормы в момент нахождения поезда метро на поверхности он подпадает под действие данного Закона, при перемещении его по подземным путям Закон на него не действует.

Автомобильный транспорт представляет собой комплекс, включающий автотранспортные средства (легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили, прицепы, полуприцепы, специальные автомобили для перевозок на дорогах общего пользования), объекты инфраструктуры обеспечения эксплуатации автотранспортных средств и автомобильных дорог.

Железнодорожный транспорт в РФ состоит из объектов общего пользования, необщего пользования и технологического железнодорожного транспорта, предназначенного для перемещения товаров.

«Законодательно под железнодорожным транспортом понимается совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, подвижный состав, другое имущество, в том числе железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения, сооружения, предназначенные для обеспечения потребностей физических, юридических лиц и государства в перевозках и работах (услугах)»<sup>156</sup>.

Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта для перевозки массовых грузов и играет важнейшую роль в перемещении грузов по пространству России.

Морской транспорт играет ведущую роль в транспортной системе России. Инфраструктура морского транспорта включает в себя

---

<sup>156</sup> Федеральный закон от 24 декабря 2002 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте РФ».

морские торговые и рыбные порты, транспортный флот и морские железнодорожные переправы.

Однако в качестве вида транспорта выделяется водный транспорт, который включает и морской, и речной транспорт. В связи с чем наиболее общее понятие водного транспорта дано в Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 № 24-ФЗ.

Под внутренним водным транспортом Российской Федерации понимается один из видов транспорта, находящегося в ведении Российской Федерации, представляющий собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации.

В отношении воздушного транспорта основополагающим нормативным актом является Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 № 60-ФЗ, который определяет состав данного понятия. Так, воздушное судно представляет собой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды. К воздушным транспортным средствам относятся легкие и сверхлегкие суда. Легкое воздушное судно – воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет менее 5 700 килограммов, в том числе вертолет, максимальный взлетный вес которого составляет менее 3 100 килограммов. Сверхлегкое воздушное судно – воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет не более 495 килограммов без учета веса авиационных средств спасания.

«Трубопроводный транспорт представляет собой вид транспорта, осуществляющий передачу на расстояние жидких, газообразных или твердых продуктов по трубопроводам, предназначенный главным образом для транспортировки газа, нефти, твердых материалов»<sup>157</sup>. Исходя из смысла определения объектами инфраструктуры трубопроводного транспорта являются газопроводы, нефтепроводы, трубопроводы для транспортировки сжиженных газов.

---

<sup>157</sup> Терра-Лексикон: энциклопедический словарь. М., 1998. С. 284.

*Объективная сторона* данного преступления характеризуется неисполнением требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах и обязательным наступлением последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо причинения крупного ущерба, а также наличием причинной связи между неисполнением требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и наступлением указанных последствий.

При квалификации данных деяний необходимо установить, какие требования предъявляются для обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Обеспечение транспортной безопасности – реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Под обеспечением транспортной безопасности как одного из видов государственной (национальной) безопасности следует понимать достижение состояния защищенности личности, общества, государства, их жизненно важных интересов от актов незаконного вмешательства. Таким образом, обеспечение транспортной безопасности следует рассматривать более широко: как защищенность транспортного комплекса от угроз его безопасности; безопасность граждан, в том числе и пассажиров (например, при террористическом акте пострадавшие будут не только среди пассажиров, но и среди прохожих, автовладельцев, проезжавших мимо и т. д.), а также безопасность груза и багажа.

Обеспечение транспортной безопасности включает в себя следующие меры:

- «– своевременное прогнозирование и выявление внешних и внутренних угроз транспортной безопасности Российской Федерации;
- реализацию оперативных и долгосрочных мер по предупреждению и нейтрализации внутренних и внешних угроз транспортной безопасности;

– осуществление мер, направленных на недопущение либо минимизацию материального и морального ущерба от преступлений и чрезвычайных происшествий на транспорте;

– инвентаризацию международных требований к обеспечению транспортной безопасности, разработку и реализацию, с учетом этих требований, комплекса мер, направленных на качественное повышение уровня транспортной безопасности Российской Федерации, приведение его в соответствие с международными стандартами безопасности на транспорте»<sup>158</sup>.

Обеспечение транспортной безопасности предполагает реализацию ряда мер, к которым относятся:

«– правовые – разработка и принятие документов нормативного характера, определяющих процедуру обеспечения транспортной безопасности, ликвидацию угроз, устранение последствий актов незаконного вмешательства;

– экономические, к числу которых можно отнести налогообложение, в том числе транспортный налог, платность пользования объектами транспортной инфраструктуры;

– организационные – мониторинг объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, учет потенциально опасных объектов, оценка воздействия транспортного комплекса на иные объекты;

– иные меры. В данном случае Закон предоставляет возможность совершенствовать механизм обеспечения транспортной безопасности. К таким мерам можно отнести техническое совершенствование транспортных средств и объектов инфраструктуры, искусственное моделирование угроз транспортной безопасности; разработку научных подходов и критериев в обеспечении транспортной безопасности, а также ряд других мер, в том числе те, которые направлены на обеспечение иных видов безопасности, но в комплексе затрагивают и транспортные объекты»<sup>159</sup>.

---

<sup>158</sup> URL: <http://transbez.com/officially/programs/transbez-part3.html>.

<sup>159</sup> *Бохан А. П., Иванов В. Д.* Критический анализ изменений, внесенных Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ в статью 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации «Нарушение требований в области транспортной безопасности» // *Юрист-Правоведь*. 2015. № 2. С. 45–49.

Для эффективного обеспечения транспортной безопасности необходимо:

- «– определить национальные интересы в данной сфере;
- определить факторы, составляющие угрозу транспортной безопасности;
- разработать эффективную систему противодействия данным угрозам и факторам;
- совершенствовать обеспечение транспортной безопасности посредством разработки и реализации комплекса мер, направленных на быстрое, своевременное и эффективное устранение угроз»<sup>160</sup>.

Состав преступления сконструирован по типу материального состава преступления, требуется наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или причинения крупного ущерба.

Согласно п. 2 Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, от 17 августа 2007<sup>161</sup> под вредом здоровью человека понимается нарушение анатомической целостности и физиологической функции органов и тканей человека в результате воздействия физических, химических, биологических и психических факторов внешней среды. Категория вреда зависит от степени его тяжести и устанавливается в соответствии с медицинскими критериями его определения.

К тяжкому вреду здоровью в соответствии с требованиями ч. 1 ст. 111 УК отнесены:

а) Опасный для жизни вред. Таковым признается вред здоровью, вызывающий угрожающее жизни состояние, которое может закончиться смертью; в этом качестве могут выступать как телесные повреждения, так и заболевания и патологические состояния.

К числу опасных для жизни относятся, например, проникающие ранения черепа и позвоночника, открытые переломы длинных трубчатых костей, повреждение крупных кровеносных сосудов, ожоги второй степени, превышающие 30 % поверхности тела, и т. п. Такого

---

<sup>160</sup> Бевзюк Е. А. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) / под ред. С. Ю. Морозова. URL: <http://consultant.ru>.

<sup>161</sup> Постановление Правительства РФ от 17 августа 2007 № 522 // Собрание законодательства РФ. 2007. № 35. Ст. 4308.

рода повреждения, относимые к первой группе, по своему характеру создают угрозу для жизни потерпевшего. Ко второй группе относятся повреждения, которые вызывают развитие угрожающего жизни состояния (кома, массивная кровопотеря, шок тяжелой степени и т. п.);

б) Неопасные для жизни виды вреда, относящиеся к тяжкому вреду по последствиям:

потеря зрения, речи, слуха, утрата какого-либо органа или утрата органом его функций;

прерывание беременности;

психическое расстройство, заболевание наркоманией или токсикоманией;

неизгладимое обезображивание лица;

вред, вызвавший значительную стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на 1/3 или заведомо для виновного полную утрату потерпевшим профессиональной трудоспособности.

Под потерей зрения понимается полная стойкая слепота на оба глаза или такое состояние, когда имеется понижение зрения до остроты зрения 0,04 и ниже (счет пальцев на расстоянии 2 м и до светопущения).

Потеря слуха – полная глухота или такое необратимое состояние, когда потерпевший не слышит разговорной речи на расстоянии 3–5 см от ушной раковины.

Потеря зрения на один глаз и потеря слуха на одно ухо представляет собой утрату органом его функций и относится уже по этому основанию к тяжкому вреду здоровью. Потеря одного глазного яблока считается утратой органа, а потеря слепого глаза квалифицируется исходя из длительности расстройства здоровья.

При определении тяжести вреда не учитываются возможности улучшения зрения или слуха с помощью медико-технических средств (корректирующие очки, слуховые аппараты и т. д.).

Под потерей речи понимается утрата способности выражать свои мысли членораздельными звуками, понятными окружающим, либо в результате потери голоса.

Потерей органа либо утратой им функций также признаются:

а) Потеря руки, ноги, то есть отделение их от туловища или утрата ими функций (например, в результате паралича). К потере

руки или ноги приравнивается утрата наиболее важной в функциональном отношении части конечности (кисти, стопы). Подобная потеря расценивается как тяжкий вред и ввиду того, что она влечет за собой стойкую утрату трудоспособности на одну треть;

б) Повреждения половых органов, сопровождающиеся потерей производительной способности, то есть способности к совокуплению, оплодотворению, зачатию и деторождению.

Прерывание беременности, независимо от ее срока, признается тяжким вредом здоровью, если оно причинно обусловлено поведением виновного, а не индивидуальными особенностями организма потерпевшей или ее заболеваниями. Важно также установить, что виновный, нанося повреждения, осознавал состояние беременности потерпевшей.

Психическое расстройство, заболевание наркоманией или токсикоманией – новые криминализованные виды тяжкого вреда здоровью. В результате насилия или угроз со стороны виновного у потерпевшего развивается заболевание психики либо стойкая зависимость от наркотических, психотропных или токсических веществ. Оценку тяжести вреда здоровью в этих случаях производит судебно-медицинский эксперт с участием психиатра, нарколога, токсиколога после проведения соответственно судебно-психиатрической, судебно-наркологической или судебно-токсикологической экспертизы.

Неизгладимое обезображивание лица – вид тяжкого вреда, выделяемый по эстетическому критерию. Оно придает потерпевшему отталкивающий, безобразный вид. Для отнесения повреждения к тяжкому вреду по рассматриваемому признаку необходимо установить два обстоятельства: неизгладимость повреждения и обезображивание им лица.

Вопрос об изгладимости повреждения решается экспертом. Под ней следует понимать возможность исчезновения видимых последствий повреждения или значительное уменьшение их выраженности (то есть заметности рубцов, деформаций, нарушения мимики и т. п.) с течением времени или под влиянием нехирургических средств. Если для устранения этих последствий требуется косметическая операция, повреждение считается неизгладимым. Независимо от вывода по вопросу о неизгладимости при повреждениях лица эксперт уста-

навливают их тяжесть, исходя из иных показателей степени тяжести вреда здоровью.

Вопрос об обезображивании – юридический, оценочный. Он решается судом (органами расследования), исходя из общепринятых эстетических представлений, с учетом всех обстоятельств дела.

К видам тяжкого вреда здоровью относится полная утрата профессиональной трудоспособности потерпевшим от посягательства на его здоровье. Профессиональная трудоспособность есть способность человека к выполнению определенного объема и качества работы конкретной профессии (пианиста, столяра, хирурга и т. д.).

Полная утрата устанавливается в случаях, когда у потерпевшего вследствие резко выраженных нарушений функций организма обнаружено наличие абсолютных медицинских противопоказаний (например, отсутствие слуха) для выполнения любых видов профессиональной деятельности, даже в специально созданных условиях. Для вменения в вину данного вида вреда здоровью требуется установление заведомости, то есть виновный, причиняя вред здоровью потерпевшего, знал, что этот вред способен повлечь полную утрату профессиональной трудоспособности (например, повреждение кисти у пианиста).

Тяжким признается причинение вреда здоровью, вызвавшее значительную стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на одну треть. Например, удаление легкого означает 60 % утраты трудоспособности.

Утрата общей трудоспособности должна быть не только значительной, но и стойкой, то есть не кратковременной, необратимой. Стойкой следует считать утрату либо при определившемся исходе, либо при длительности расстройства здоровья свыше 120 дней.

Для определения степени тяжести вреда как тяжкого достаточно одного из вышеперечисленных признаков.

Вторым последствием является причинение крупного ущерба. Понятие крупного ущерба раскрывается в примечании к ст. 263<sup>1</sup> УК РФ. Крупным ущербом признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей.

Третьим обязательным признаком объективной стороны является наличие причинно-следственной связи между общественно опас-

ными действиями (бездействием) лица, направленными на неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, и наступлением общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо причинения крупного ущерба.

Необходимо иметь в виду, что в рассматриваемых преступлениях имеется множество факторов, воздействующих на поведение виновного и существенно осложняющих развитие цепи причинности. При определении причинной связи прежде всего необходимо установить факт совершения лицом общественно опасного деяния, указанного в законе. Если лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, не были нарушены требования по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, то вопрос о причинной связи не должен возникать и при фактически наступивших последствиях.

Причинная связь имеет место и тогда, когда последствия обусловлены не одним действием или бездействием, а несколькими деяниями, каждое из которых либо само по себе, либо во взаимодействии с другими способно вызвать предусмотренные в законе последствия.

Возможны случаи, когда действиями одного создается опасная обстановка, а другой неверно оценивает ее и сам совершает деяние, посягающее на безопасность транспорта. В такой ситуации наступившие вредные последствия являются закономерным результатом нарушений, допущенных обоими лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности.

*Субъективная сторона* характеризуется неосторожной формой вины.

*Субъект* преступления специальный – лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности, вменяемое и достигшее шестнадцатилетнего возраста.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» распространяет свое действие не только на собственников объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые несут бремя содержания своего имущества и от-

ветственности за него, но и на лиц, обладающих узким кругом правомочий: пользователей, арендаторов и т. п. В связи с чем обязанность по обеспечению транспортной безопасности возлагается и на собственника, и на того, кто использует данный объект, создавая тем самым двухуровневую систему обеспечения безопасности. Данная обязанность должна быть нормативно оформлена и предусмотрена в трудовых обязанностях лица, которые определяются действующим трудовым законодательством, правилами внутреннего трудового распорядка, уставами и положениями о дисциплине, техническими правилами, должностными положениями и инструкциями, а также вытекают из трудового договора, заключенного работником с конкретной организацией.

В качестве квалифицирующего признака в ст. 263<sup>1</sup> УК РФ указано последствие в виде причинения по неосторожности смерти одного человека (ч. 2), а особо квалифицирующего признака (ч. 3) – смерти двух и более лиц.

#### **4.2. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ)**

*Непосредственным объектом* недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями считается «безопасность движения и эксплуатации технических систем транспорта, а дополнительным или факультативным – жизнь, здоровье, собственность граждан или юридических лиц»<sup>162</sup>.

*Предметом преступления* являются транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации или связи либо иное транспортное оборудование.

Под транспортными средствами в рассматриваемой статье понимаются любые виды транспорта.

---

<sup>162</sup> Иванов В. Д. Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002. С. 335. Здоровье и жизнь человека, а также собственность В. Д. Иванов относит к основному непосредственному объекту.

Железнодорожным транспортом признается рельсовый транспорт, находящийся как в ведении Министерства транспорта РФ, так и в ведении или в собственности других юридических и физических лиц, локомотивы, вагоны, цистерны, платформы, краны, дрезины, метрополитен.

Воздушным транспортом являются воздушные суда гражданской авиации, вертолеты, планеры, дирижабли, воздушные шары, дельтопланы, аэростаты и иные средства воздухоплавания.

Водным транспортом считаются как морские, так и речные самоходные суда, плавбазы и плавзаводы, ледоколы и буксиры и другие плавсредства, способные к автономному плаванию.

Внутренний водный транспорт – один из видов транспорта, находящегося в ведении Российской Федерации и представляющего собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации.

Автотранспортное средство – под ним нужно понимать устройство, приводимое в движение двигателем (кроме мопеда и других приравненных к нему транспортных средств), предназначенное для перевозки по дорогам (рельсам) людей, грузов, оборудования, либо для выполнения технологических операций, порядок движения и эксплуатации которого установлен Правилами дорожного движения Российской Федерации.

Под путями сообщения как конструктивным элементом диспозиции ст. 266 УК РФ следует понимать совокупность дорог, линий, узлов и сооружений, обеспечивающих передвижение (перемещение) транспортных средств либо грузов из одного места (пункта назначения) в другое. Кроме воздушных, водных и железнодорожных путей сообщения теперь к ним следует относить и автомобильные дороги.

На воздушном транспорте под путями сообщения следует понимать воздушные трассы и местные воздушные линии, представляющие собой утвержденный маршрут полетов воздушных судов, оборудованный радионавигационными средствами обеспечения безопасности полетов, который определяется аэродромами и необходимым наземным оборудованием для безопасного взлета и посадки.

Воздушный путь сообщения состоит из нескольких элементов: воздушное пространство, взлетно-посадочные полосы и площадки аэродромов, рулежные дорожки, полосы безопасности, летные поля, площади маневрирования и другие устройства.

Под путями сообщения на водном транспорте следует понимать пути следования судна из одного географического пункта (порта) в другой через открытые участки океана или моря (морские пути), естественные или искусственные узкости (проливы, каналы), а также внутренние водные пути (судоходные и сплавные реки, озера и т. п.). Элементами, составляющими водный путь сообщения, являются: водное пространство, искусственный или естественный фарватер реки и моря (места лоцманской проводки), различные виды шлюзов, предназначенные для балансирования водотоков реки и плавного хода водных судов, судовые станции, оборудованные рейды, причалы, места погрузки и выгрузки грузовых судов водного транспорта и защитные устройства (дамбы, волноломы, водоспуски).

Пути сообщения на железнодорожном транспорте – это комплекс сооружений и устройств, образующих дорогу с направляющей рельсовой колесей для движения железнодорожного транспорта. Железнодорожный путь сообщения включает в себя несколько элементов: бетонное основание или земляное полотно, рельсы, шпалы, насыпи, стрелочные переводы и другие технические устройства, участвующие в процессе перемещения железнодорожного подвижного состава. Разновидностями рассматриваемых путей сообщения являются магистральные железные дороги, обычные, узкоколейные железные дороги, дороги крупных предприятий, рудников и шахт, подъездные пути и другие железнодорожные полотна специального назначения (например, железнодорожное полотно метрополитена).

К путям сообщения на автотранспорте следует относить дорожное полотно (дорогу) любого значения (федерального, местного, смешанного, и т. д.). Дорога – это обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли, либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

Под средствами связи нужно понимать устройства, предназначенные для передачи и приема звуковой или графически выполненной информации и обеспечивающие безопасность движения, контроль за движением, обмен информацией, подачу аварийных сигналов. Особым свойством средств связи является их двусторонний характер взаимодействия. В процессе передачи и приема информации через средства связи должны участвовать два и более лица, причем одно лицо должно быть передающим, а другое – принимающим эту информацию. Связь может быть телефонной, телеграфной, телекодовой, факсимильной, телевизионной и т. д. По средствам и среде распространения связь делится на проводную, радиосвязь, радиорелейную, симплексную, дуплексную, космическую, оптическую, лазерную и т. д. По дальности действия выделяются дальняя и ближняя связь.

К средствам связи на воздушном транспорте относятся ведомственные телефонные, радиотелефонные и телеграфные линии, рации, аппаратура спутниковой связи и другие; радиотехническое оборудование – автоматизированные системы управления воздушного движения, трассовые аэродромные и посадочные радиолокаторы, радиопеленгаторы и иные средства воздушной и наземной электро-связи, обеспечивающие безопасность движения, привод воздушного транспорта в район аэропорта, к месту посадки (особенно в сложных метеорологических условиях), осуществление маневра захода на посадку и контроль за движением по летному полю.

На водном транспорте средствами связи являются радиотелефонные и радиолокационные установки, рации, телетайпы, аппаратура спутниковой связи, телекс и другие радиотехнические предметы. Посредством радиосвязи на этом виде транспорта обеспечивается безопасность плавания, обмен корреспонденцией, подача аварийных сигналов и т. д.

К средствам связи на железнодорожном транспорте нужно отнести: радиосвязь и различного рода проводную связь (телефон, телеграф, рацию, телетекст, телетайп и др.). На железнодорожном транспорте связь применяется для дачи указаний об установке маршрутов, открытия семафора, организации маневровых, сортировочных и грузовых работ, а также движения между соседними станциями.

Автомобильные средства связи не используются в процессе обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта.

На воздушном транспорте к средствам сигнализации относят: оборудование аэродромов, вертодромов, посадочных площадок – маркировочные знаки, обозначающие порог, цифровые значения магнитно-посадочного угла, продольную ось, зону приземления, фиксированное расстояние и край, параллельные взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянок; световое отражение взлетной полосы, различные сигнальные устройства, маячные системы посадки, а также иные средства, подающие условную информацию.

К иному транспортному оборудованию на воздушном транспорте можно отнести: сооружения и устройства, обеспечивающие заправку судов топливом, осуществление ремонтных работ; на водном транспорте – тросы для буксирования самоходных и несамоходных транспортных средств; на железнодорожном транспорте – тормозные башмаки, устройства и сооружения освещения путей сообщения; на автомобильном транспорте – контактные провода для движения электроподвижного автотранспорта, автономные тягово-сцепные устройства, лебедки, тросы для буксирования, противокатные механизмы.

К средствам сигнализации на водном транспорте следует относить: береговые и плавучие средства навигационного оборудования (маяки, навигационные знаки в районах трубопроводов и тоннелей, телеграфного, телефонного и иных кабелей, огни, створы, буи, бакены и вехи), радиомаяки и береговые средства туманной сигнализации, предназначенные для безаварийного швартования судов и обеспечения их движения по кратчайшему пути. К ним относятся также огни, предписанные Международными правилами предотвращения столкновения судов в море 1972 г., принятыми Третьей конференцией ООН по морскому праву, которые должны выставляться от захода до восхода солнца при любой погоде, а также в дневное время – в условиях ограниченной видимости и при всех других обстоятельствах, когда это будет сочтено необходимым (топовый, бортовые, кормовой и др.); предписанные теми же Правилами знаки, устройства для подачи звуковых и световых сигналов, подаваемых при маневрировании судов; сигналы, маневроуказатели и предупреждения в условиях ограниченной видимости, при ситуации, когда судно лишено возможности управления и во всех иных необходимых случаях, а также оборудование портов, используемое для сигнализации.

Средствами сигнализации на железнодорожном транспорте являются: светофоры, семафоры, приборы обнаружения нагревания букс (ПОНАБы), диски, щиты, флаги, автоматические и полуавтоматические средства централизации и блокировки, автоматические локомотивные сигнализации, линии автоблокировки.

Применительно к автомобильному транспорту средствами сигнализации надлежит признавать: светофоры различных видов и модификаций, предназначенные для регулирования дорожного движения автотранспорта, а также движения городского рельсового транспорта (трамваев), сигнальные шлагбаумы, путевые и маркировочные знаки дорожного движения, щиты безопасности и другие сигнальные устройства.

Важное значение в механизме квалификации преступления занимает анализ признаков объективной стороны состава преступления.

Данный состав преступного посягательства по особенностям конструкции объективной стороны является материальным, поэтому для его рассмотрения необходимо провести анализ всех основных признаков данного элемента состава преступления. Факультативные признаки значения для квалификации не имеют, но могут быть учтены при индивидуализации ответственности и назначении наказания.

Объективная сторона преступления предусматривает два деяния: а) недоброкачественный ремонт и б) выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, наступление указанных в законе последствий и причинная связь между недоброкачественным ремонтом технических систем транспорта, выпуском в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств и наступившими последствиями.

Под недоброкачественным следует понимать такой ремонт, который не обеспечивает функционально-целевых свойств технических систем транспорта, направленных на их безопасную эксплуатацию, и приводит к наступлению уголовно-правовых последствий.

При установлении наличия признаков преступного деяния необходимо обращаться к различного рода нормативным предписаниям технического характера, регламентирующим порядок осуществления ремонта и технического обслуживания. Для квалификации деяния не имеет значения объем производимого ремонта (капиталь-

ный или мелкий), был ли он по своим целям восстановительным или профилактическим.

Под выпуском в эксплуатацию следует понимать: разрешение лица, ответственного за надлежащее техническое состояние транспортных средств, на эксплуатацию технически неисправного транспортного средства; дача заключения о технической готовности транспортного средства.

Содержание признаков преступного действия выпуска в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями обуславливает две формы преступного поведения: разрешение лица, ответственного за надлежащее техническое состояние транспортных средств, на эксплуатацию технически неисправного транспортного средства, дача заключения о технической готовности транспортного средства к эксплуатации.

Разрешение на эксплуатацию технически неисправного транспортного средства предполагает согласие на эксплуатацию транспортного средства другим лицом, выраженное в устной форме. Данный вид преступного поведения, как правило, свойствен лицам, обладающим признаками общего субъекта преступления: владельцам либо водителям индивидуальных транспортных средств, разрешившим другому лицу эксплуатацию технически неисправного транспортного средства.

Дача заключения о технической готовности транспортного средства предполагает проверку его технического состояния непосредственно перед эксплуатацией и выражается в письменном подтверждении технической пригодности к его эксплуатации, отраженном в соответствующей технической документации. Данный вид преступного поведения свойствен только специальному субъекту преступления.

Основным документом, определяющим порядок допуска и возможность безопасной эксплуатации автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, тракторов и других самоходных машин, являются «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Форма разрешения на выпуск в эксплуатацию транспортных средств может быть различной: приказ, согласие, письменное или устное разрешение. Для юридической оценки рассматриваемого преступления, совершенного на автотранспорте, она значения не имеет.

На железнодорожном, водном и воздушном видах транспорта форма выпуска в эксплуатацию иная. Из требований правового регулирования вытекает, что выпуск в эксплуатацию этих видов транспорта обязательно должен сопровождаться письменным согласием, разрешением лиц, ответственных за техническое состояние транспорта, и оформлением необходимой технической документации (книжки формы ВУ-14, ВУ-16, ВУ-36, судовая роль, судовое свидетельство, карта-наряд, бортовой журнал и др.). Данный порядок во многом обусловлен сложностью работ по проверке технического состояния этих транспортных средств и персональной ответственностью за качество выполняемого технического осмотра.

Признаки преступного деяния выпуска в эксплуатацию железнодорожного, водного и воздушного видов транспорта определяются, как и на автомобильном транспорте, через признаки технически неисправного транспортного средства, а также через нарушение регламента технического осмотра. Перечень технических неисправностей и условия, при которых запрещается эксплуатация транспорта, регламентированы различными ведомственными нормативными актами и предписаниями технического характера. Они носят общий характер либо распространяются непосредственно только на определенный тип транспортных средств.

Преступление считается оконченным с момента наступления указанного в законе последствия: причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Обязательным признаком объективной стороны является причинная связь между недоброкачественным ремонтом технических систем транспорта, выпуском в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств и наступившими последствиями. Ее специфика заключается в том, что преступные последствия причиняются не субъектом рассматриваемого преступления, а лицом, которому была разрешена эксплуатация технически неисправного транс-

портного средства или недоброкачественно отремонтированной технической системы транспорта.

Субъективная сторона недоброкачественного ремонта технических средств и выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств в соответствии с диспозицией нормы, предусмотренной ст. 266 УК РФ, выражается в форме преступной неосторожности (легкомыслия либо небрежности) и во многом обусловлена сложным характером ее объективной стороны. Являясь материальным составом преступления, недоброкачественный ремонт технических средств и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств предполагает необходимость выяснения психического отношения виновного лица как к действию (бездействию), так и к наступившим в результате преступным последствиям.

Поскольку законодатель обозначил это преступление в законе как неосторожное, отношение субъекта к преступным последствиям возможно только в рамках неосторожной формы вины.

Неосторожное отношение к последствиям недоброкачественного ремонта технических средств и выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств при осознанном нарушении правил, на наш взгляд, позволяет говорить о легкомысленном совершении исследуемого общественно опасного деяния. Предвидение возможности наступления общественно опасных последствий, характеризующее интеллектуальный элемент легкомыслия, по нашему мнению, возможно только при осознании опасного характера совершаемых действий.

При легкомыслии лицо предвидит возможность наступления общественно опасных последствий в результате нарушения правил ремонта или выпуска в эксплуатацию, но, без достаточных оснований надеясь на сложившуюся практику технической эксплуатации, большой опыт и профессионализм лиц, управляющих техническими механизмами, особые технические свойства запасных частей или ремонтного материала, внимательность окружающих, благоприятные погодные условия и т. п., рассчитывает, что эти последствия не наступят.

При небрежности лицо не предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия) по

причине незнания правил ремонта либо недостаточного их знания, хотя в силу выполняемой работы или профессиональной деятельности должно было и могло знать эти правила и предвидеть наступившие последствия. Сюда же следует отнести нарушение правил вследствие забывчивости, растерянности или рассеянности.

Мотивы анализируемого деяния могут быть различными и значения для квалификации не имеют, но должны быть учтены при назначении наказания.

*Субъектом* недоброкачественного ремонта технических средств является физическое, вменяемое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, а субъектом выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, как это вытекает из прямого указания УК РФ, является лицо, ответственное за техническое состояние транспортных средств. Иными словами, кроме основных (общих) признаков, оно должно обладать определенными дополнительными признаками.

Субъектами анализируемого преступления могут быть работники как автохозяйств, так и любых других организаций и предприятий, на которых действующими инструкциями, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы либо водители индивидуальных транспортных средств, разрешившие другому лицу эксплуатацию технически неисправного транспортного средства. Например, это – начальники депо, инженеры по технике безопасности, технический персонал автозаводов и автомастерских, судостроительных заводов, доков и др. Судебная практика свидетельствует о том, что такими лицами могут быть начальники автохозяйств и других организаций, эксплуатирующих транспорт, начальники автоколонн, автобаз, гаражей, инженеры-эксплуатационники, механики, бригадиры тракторных бригад, председатели фермерских хозяйств, трактористы, мастера дорожно-эксплуатационных организаций и др.

При наступлении смерти одного человека деяние оценивается по ч. 2, а при наступлении смерти двух и более лиц – по ч. 3 ст. 266 УК РФ (квалифицированный и особо квалифицированный составы преступления).

### 4.3. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ)

Непременным условием безопасного функционирования транспорта является соблюдение соответствующих правил всеми участниками движения, а не только лицами, управляющими транспортными средствами. К участникам движения относятся все лица, оказывающиеся в сфере действия системы «транспорт – дорога – человек». В современном транспортном потоке действия всех участников движения взаимосвязаны, и каждый рассчитывает на строго определенное поведение других лиц (водителей, пешеходов и пр.), в связи с чем координирует свои действия. Нарушение установленных правил тем или иным участником движения зачастую приводит к гибели людей. Поэтому к числу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта законодатель вполне обоснованно отнес и нарушения соответствующих правил пешеходами, пассажирами, велосипедистами, погонщиками скота и другими участниками движения.

Степень общественной опасности таких нарушений довольно высокая, так как из нежелания соблюдать правила безопасности или пренебрежения к ним гибнет большое количество людей, причиняются увечья.

В качестве *основного непосредственного объекта* преступного посягательства выступает безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, водного, автотранспорта, а равно городского электротранспорта, обязательным дополнительным непосредственным объектом является жизнь или здоровье, а факультативным непосредственным объектом – отношения собственности.

Отношения собственности может в отдельных случаях быть причинен довольно значительный ущерб, но это последствие в ст. 268 УК РФ не указано, и поэтому причинение лишь материального ущерба не влечет ответственности по ст. 268 УК РФ. Он обычно взыскивается в порядке гражданского судопроизводства, и отсутствие в таких случаях причинения вреда личности (жизни или здоровья) является правомерным основанием в отказе в возбу-

ждении уголовного дела по ст. 268 УК РФ. Предметом может быть любой вид транспорта, включая велосипеды, мопеды, гужевой транспорт и пр., который оказался причастным к дорожно-транспортному происшествию.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, заключается в нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Указание законодателя на нарушение правил дает основание отнести диспозицию этой статьи к числу бланкетных. Правила, обеспечивающие безопасную работу транспорта, регламентируются различными нормативными актами, особыми для каждого вида транспорта, а также правилами пользования транспортом и правилами поведения в районах транспортных путей. Например, это правила поведения пассажиров в метрополитене, правила провоза особо тяжелых и громоздких грузов через переезды железных дорог, правила выпаса скота в районах железнодорожных путей и пр.

Круг таких правил весьма широк, их невыполнение или нарушение со стороны участников движения, не управляющих транспортным средством, может привести к весьма тяжелым последствиям. Дать исчерпывающий перечень всех нарушений, образующих объективную сторону рассматриваемого состава, невозможно. Однако в любом случае нельзя ограничиваться общей констатацией нарушения, а необходимо указывать в обвинительном заключении и приговоре, какое именно правило нарушено, в каком нормативном акте оно закреплено, и опубликован ли этот акт.

Абсолютное большинство (каждые три из четырех) несчастных случаев с пешеходами происходит исключительно по вине последних. И здесь возникают ситуации, когда ответственность, в том числе и уголовную, должен нести сам пешеход.

Обязанности пешеходов изложены всего в восьми пунктах Правил дорожного движения, они предельно конкретны и, казалось бы, в дополнительных разъяснениях не нуждаются. Но, учитывая относительно большое количество происшествий, связанных исключительно с неосторожными действиями этой категории участников дорожного движения, и их влияние на решение вопроса об уголовной ответственности, рассмотрим эти нарушения.

В разделе 4 Правил («Обязанности пешеходов») из восьми позиций четыре посвящены порядку перехода через дорогу. И это не случайно, так как более 50 % ДТП, совершаемых по вине пешеходов, связано с «переходом проезжей части в неустановленном месте». «Неустановленным» именуется место, которое запрещено, опасно для нахождения на проезжей части, где водитель не должен ожидать появления человека.

Места, где пешеходы должны пересекать проезжую часть, перечислены в Правилах (п. 4.3). Это: пешеходные переходы, включая подземные и надземные, а при их отсутствии – перекрестки. При отсутствии переходов и перекрестков в зоне видимости дорогу можно пересекать под прямым углом в местах, где она хорошо просматривается в обе стороны. Так, Л. был привлечен к ответственности по ст. 268 УК РФ. Переходя с собакой через дорогу, он не взял ее на поводок. Водитель машины, чтобы не задавить собаку, резко свернул на встречную полосу движения, в результате чего столкнулся с машиной, здоровью водителя которой был причинен тяжкий вред. В данном случае владельцем собаки были нарушены правила содержания и выгула собак, которые обязывают владельцев собак при выходе из квартиры брать их на поводок<sup>163</sup>.

Даже если допустить, что кто-то из пешеходов не может уяснить места, определенные пределами видимости, то и тогда приходится констатировать, что многие пешеходы во вполне определенных случаях создают серьезные помехи для безопасности дорожного движения. Так, ежегодно более двух с половиной тысяч ДТП с участием пешеходов совершается по причине пересечения ими проезжей части дороги на запрещающий сигнал светофора или регулировщика.

Можно продолжить перечисление конкретных требований Правил, обращенных к пешеходам. В их числе: предписание передвигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам, выходить на проезжую часть только после того, как пешеход оценит расстояние до приближающегося транспортного средства, его скорость и убедится, что переход будет безопасен, и т. п.

---

<sup>163</sup> Курс уголовного права / под ред. Г. Н. Борзенкова и В. С. Комиссарова. М., 2002. Т. 4. С. 381.

Практически нарушение любого требования из перечисленных в названном разделе Правил может повлечь наступление тяжких последствий относительно других участников дорожного движения – водителей, пассажиров, иных пешеходов.

Сложность установления причинной связи между допущенными пешеходами нарушениями и наступившими тяжкими последствиями заключается в том, что эти последствия причиняет не пешеход-нарушитель, а транспортное средство, на пути которого он оказался. Избегая наезда на пешехода, водитель вынужден резко тормозить, круто поворачивать или совершать иное экстремальное действие по управлению транспортным средством.

Так, при резком торможении, особенно при неблагоприятных дорожных условиях (снежный наст, гололед и т. п.), автомобиль может занести и выбросить на полосу встречного движения или в кювет. При неожиданном повороте также возможны столкновение с другими транспортными средствами либо наезд на ограждение, столб и т. п. В результате могут наступить последствия более тяжкие, чем наезд на нарушителя-пешехода. Но в те мгновения, секунды, которыми располагает водитель, увидев неожиданно на своем пути человека, он действует скорее даже не по правилам, предписывающим ему затормозить и принять другие меры для избежания наезда, но инстинктивно, пытаясь спасти пешехода, не задумываясь о возможных последствиях. Нередко это становится актом самопожертвования, когда несчастье постигает самого водителя или находящихся в его машине людей. Они при столкновении или опрокидывании автомобиля получают ранения или погибают.

В любом таком случае, когда причиной создания экстремальной ситуации стали действия пешехода, должно быть установлено, не были ли допущены нарушения правил до момента появления на дороге человека, был ли должен и мог ли водитель предвидеть такое появление. Если нарушения с его стороны не было, и виновником создания экстремальной ситуации явился пешеход, все равно требуется ответа вопрос о правильности действий водителя – начиная с того момента, когда он увидел появление человека. Всегда в спокойной обстановке, при анализе происшедшего, возникает множество сомнений. Например, стоило бы водителю повернуть не вправо, а влево,

и он не съехал бы в кювет и не ударился бы в столб; если бы водитель обладал более высоким мастерством, то мог бы избежать заноса автомобиля, и т. п. Все эти вопросы имеют смысл лишь при условии, если у водителя был запас времени и расстояния, достаточный для торможения и остановки автомобиля, либо если он вместо торможения увеличил скорость, рассчитывая «проскочить» перед пешеходом, чем только усугубил ситуацию и увеличил тяжесть наступивших последствий.

Во всех случаях его действия подпадают под понятие крайней необходимости (ст. 39 УК РФ), согласно которому не может быть признано преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам, если данное действие было направлено на устранение опасности, непосредственно угрожающей личности, и если эта опасность не могла быть устранена иными средствами. «Даже превышение пределов крайней необходимости, когда причиняется вред, явно не соответствующий характеру и степени угрожающей опасности и обстоятельствам, при которых опасность устранялась, и был причинен вред, равный или более значительный, чем предотвращенный, может влечь уголовную ответственность только в случаях умышленного причинения вреда. В дорожно-транспортных происшествиях о превышении пределов крайней необходимости не может быть и речи, тем более в случаях, когда водитель ставит под угрозу собственную жизнь и свое здоровье»<sup>164</sup>.

В анализируемых случаях должны также учитываться и положения уголовного закона, определяющие обоснованность риска (ст. 41 УК РФ). Такой риск не признается обоснованным, если бы был «заведомо сопряжен с угрозой для жизни многих людей, с угрозой экологической катастрофы или общественного бедствия». Очевидно, что в ДТП для такой заведомости места нет.

Происшествия, когда по вине пешехода-нарушителя гибнут другие люди или наступают иные перечисленные в законе тяжкие последствия, распространены. Однако случаи привлечения виновных

---

<sup>164</sup> Бохан А. П., Мясников В. В. Крайняя необходимость или дорожно-транспортное преступление? // Юристъ-Правоведъ. 2016. № 1. С. 34–40.

лиц к уголовной ответственности весьма редки. Объясняется это рядом причин. Наиболее частая из них – оставление места ДТП пешеходом-нарушителем, его неустановление.

Другая причина заключается в том, что в действиях водителя часто также устанавливаются нарушения правил. При такой обоюдной вине обстоятельства трактуются не в пользу водителя, и он даже может быть привлечен к уголовной ответственности (опять же, если остался жив), а нарушения пешехода принимаются во внимание как обстоятельства, смягчающие наказание (п. «ж» и «з» ст. 61 УК РФ). Добавим, что нередко пешеход и сам становится жертвой им же созданной ситуации.

Но даже когда наличие в действиях пешехода-нарушителя состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, очевидно, следственные и судебные органы обычно не прибегают к применению уголовного наказания. Такие случаи – большая редкость, и они свидетельствуют скорее не о гуманности правоохранительных органов, а об их неумении (или нежелании) в полной мере использовать силу уголовного закона. Возможно, на это влияет и сложность установления причинно-следственных связей.

Можно предположить, что основанное на законе применение ст. 268 УК РФ к пешеходам-нарушителям позволило бы эффективнее влиять на повышение безопасности на дорогах в современных условиях возрастающей интенсивности дорожного движения.

На железнодорожном транспорте также распространены нарушения пассажиров и других пользователей железными дорогами, которые могут повлечь тяжкие последствия. Некоторые из этих нарушений в отдельные годы даже рассматривались как самостоятельный вид преступления. К их числу, например, относилась самовольная остановка поезда без надобности, которая могла нарушить нормальное движение поездов или повлечь несчастные случаи с людьми, крушение, повреждение подвижного состава и иные тяжкие последствия (ст. 2131 УК РСФСР 1960 г.).

По ст. 268 УК РФ названное и другие нарушения могут квалифицироваться только в случае причинения по неосторожности смерти либо тяжкого вреда здоровью человека.

Сама остановка поезда, например, с помощью стоп-крана, или иное деяние могут быть совершены как умышленно, так и по неос-

торожности. Так, стоп-кран нередко срывают для продления посадки или для незапланированной остановки состава с целью высадки либо просто из хулиганских побуждений. В других же случаях срыв стоп-сигнала может произойти исключительно потому, что пассажир неловко ухватился за него. По отношению к наступившим последствиям психическое положение вещей всегда должно характеризоваться неосторожной формой вины (преступной небрежностью или самонадеянностью). При умысле на причинение этих последствий действия виновного будут квалифицироваться по иным статьям УК РФ. Другим, помимо принудительной остановки поезда, грубейшим нарушением действующих на железнодорожном транспорте правил является самовольное открывание на ходу дверей. Это нарушение предусмотрено, например, в Правилах пользования Московским метрополитеном и ряде других ведомственных нормативных актов.

Опасность наступления тяжких последствий при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, весьма велика. Поэтому не случайно в правовых нормах, обращенных к работникам железнодорожного транспорта, содержатся требования, касающиеся поведения пассажиров и других лиц, пользующихся услугами железных дорог. Так, в п. 1.4 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации говорится о том, что работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать безопасность пассажиров, создавать им необходимые удобства и т. п., но одновременно требовать от них выполнения действующих на железнодорожном транспорте правил. Пункт 1.6 запрещает допускать на локомотивы, в кабины управления моторвагонными поездами, автомотрисами, дрезинами и другими подвижными единицами, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения поездов, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лиц, не имеющих права доступа к ним.

Еще более строгие требования по контролю за пассажирами и другими лицами, которые могут оказаться на борту водного или воздушного транспортного средства или в районе взлетно-посадочных полос либо в фарватере морского или речного судоходства. Если пути движения автомобильного транспорта практически общедоступны,

а железнодорожного – хотя и в меньшей мере, но не изолированы от вмешательства посторонних лиц, то в отношении водного и особенно воздушного транспорта такое вмешательство существенно ограничено. В то же время случаи создания помех взлету или посадке летательного аппарата не исключены. Появление на взлетно-посадочной полосе или в опасной близости от нее какого-либо транспортного средства или людей может повлиять на действия пилота и повлечь тяжкие последствия. Еще более вероятны подобные случаи при появлении помех для безопасного движения водных судов.

В большинстве случаев угроза безопасности движения или эксплуатации этих видов транспортных средств может исходить от лиц, находящихся на их борту. Прежде всего – это те же пассажиры.

Для рассматриваемых видов транспорта источником опасности могут быть перевозимые пассажирами грузы, а также грузы, направляемые грузоотправителями.

Так, в Воздушном кодексе РФ содержится целый ряд положений по обеспечению авиационной безопасности, связанных с перевозкой грузов. В частности, предусмотрены меры, исключающие возможность незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных предметов и веществ. Обязательно-му предполетному досмотру подлежат пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах.

Нарушение пассажиром, грузовладельцем или грузоотправителем установленных требований дает право перевозчику в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира или груза.

Достаточно жесткие требования предъявляются и к самим пассажирам, пользующимся воздушным транспортом. В том же Воздушном кодексе РФ закреплено право на прекращение перевозки пассажира воздушного судна при нарушении им правил поведения на борту, создающем угрозу безопасности полета либо жизни и здоровью других лиц, а также при невыполнении пассажиром воздушного судна распоряжений командира. Это положение распространяется на пассажиров, состояние здоровья которых угрожает безопасности, а равно создающих беспорядок и неустрашимые неудобства для других лиц.

Требования по соблюдению правил, обеспечивающих безопасность полетов, распространяются и на других лиц, деятельность которых может нарушить такую безопасность. Например, установлены строгие требования к размещению вблизи объектов радиолокации и радионавигации, предназначенных для обеспечения полетов воздушных судов, и в зоне действия систем посадки линий связи и электропередач, радиоизлучающих объектов и сооружений различного назначения, которые могут повлиять на безопасность полетов.

В значительной мере сходны с перечисленными правилами, предъявляемые к лицам, находящимся на борту водного судна либо способными своими действиями повлиять на состояние водных путей, работу корабельных средств связи и т. д.

Так, в уставах морского и водного транспорта, ряде других нормативных актов, в том числе в ведомственных инструкциях и приказах, изложены положения, связанные с требованиями к провозимому грузу и пассажирам. Например, не разрешается перевозка багажа и ручной клади, которые могут причинить вред судну и находящимся на нем пассажирам. Пассажир обязан соблюдать общественный порядок и действующие на судне правила.

В случае прекращения нарушений после предупреждения администрацией судна капитан вправе удалить пассажира-нарушителя с судна. Контроль за выполнением пассажирами установленных правил возложен и на других членов экипажа судна. Это преследует, среди прочего, и цель предупредить возможность анализируемого преступления. Особую опасность представляет собой перевозка запрещенных грузов (пожароопасных, взрывчатых и иных подобных веществ), а также небрежное обращение с огнем. Взрыв на судне или пожар могут привести к самым тяжким последствиям. Недопустимо также любое вмешательство посторонних лиц в действия по обеспечению вождения судна, его надежной радиосвязи и т. п.

К перечисленным в законе тяжким последствиям могут также привести нарушения, совершаемые в случаях, когда судно терпит бедствие, и необходимо строгое соблюдение порядка эвакуации пассажиров, их размещения в шлюпках. Нарушения правил безопасности в этих и других подобных случаях способны усугубить положение и повлечь человеческие жертвы.

При расследовании рассматриваемых преступлений особые трудности может вызвать установление причинно-следственной связи между фактом нарушения и наступившими последствиями. Чаще всего такие причинно-следственные связи носят сложный, опосредованный характер, и их установление связано с производством специальных экспертных исследований.

Рассматриваемый состав преступления сконструирован по типу материальных составов. В ст. 268 УК РФ перечисляются те последствия, которые являются обязательным признаком рассматриваемого преступления. Это – причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 1), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3).

Эти последствия должны быть вызваны именно допущенными нарушениями правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, то есть наличие должна быть причинно-следственная связь.

Такие факультативные признаки объективной стороны как место, время, обстановка и пр. на квалификацию данного преступления не влияют. Однако они должны учитываться в каждом конкретном случае при индивидуализации наказания.

Так, Г. переходил в нетрезвом состоянии через улицу не по пешеходной дорожке, не обращая никакого внимания на движущийся транспорт. Внезапно он оказался перед кузовом идущей в первом ряду грузовой машины. Чтобы не наехать на Г., водитель повернул машину вправо и ударился о столб, сбив при этом двух женщин, идущих по тротуару. В результате одна из женщин скончалась, здоровью другой был причинен тяжкий вред. В обвинительном приговоре по этому делу было особенно отмечено место (пешеходная дорожка) и время (возвращение людей с работы)<sup>165</sup>.

Субъективная сторона преступления. Рассматриваемое преступление характеризуется неосторожной виной. Виновный либо предвидел возможность наступления общественно опасных последствий, но самонадеянно, без достаточных к тому оснований рассчитывал на их предотвращение (легкомыслие), либо не предвидел наступле-

---

<sup>165</sup> Курс уголовного права / под ред. Г. Н. Борзенкова и В. С. Комиссарова. М., 2002. Т. 4. С. 383.

ния последствий, хотя при должной внимательности и предусмотрительности мог и должен был их предвидеть (небрежность). Сами же правила, обеспечивающие безопасную работу транспорта, могут быть нарушены и осознано. Так, пешеход, перебегающий дорогу на запрещающий сигнал светофора, действует вполне осознанно и понимает, что нарушает правила дорожного движения. Тот же пешеход, не заметивший по рассеянности сигнал светофора, нарушает правила неосознанно.

Мотивы и цели осознанных нарушений правил могут быть самыми различными (пренебрежительное к ним отношение, спешка, озорство и пр.) и на квалификацию не влияют. Однако они должны учитываться при индивидуализации наказания. Так, в литературе подчеркивалось, что рассматриваемое преступление «...совершается в результате невнимательности, рассеянности, легкомысленного расчета на то, что никаких опасных последствий в результате этого нарушения не наступит. Однако в ряде случаев имеет место грубое, злостное нарушение правил». И далее «учитывая значительное различие в степени общественной опасности сознательного (грубое, злостное) нарушения правил и неосознанного (например, по рассеянности), необходимо дифференцировать уголовную ответственность в рамках неосторожного преступления»<sup>166</sup>.

В литературе высказывается мнение и о наличии в рассматриваемом преступлении двойной формы вины<sup>167</sup>.

Представляется, что данное мнение является теоретически и практически обоснованным.

В статье приводится примерный перечень субъектов преступления. Среди них – пешеходы. Так именуются самые многочисленные участники дорожного движения. Появление пешеходов на железнодорожных путях, на взлетно-посадочных полосах аэродромов может создать помехи железнодорожному транспорту и воздушным

---

<sup>166</sup> *Бохан А. П., Алтухов С. А.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 102.

<sup>167</sup> См., например, *Иванов В. Д.* Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002. С. 338.

судам. С определенным допущением об этой категории участников движения можно говорить применительно к водному транспорту (например, это провожающие на сходнях теплохода, лица, находящиеся на пристанях, и т. д.). Таким образом, при некотором расширительном понятии термина «пешеход» как человека, передвигающегося пешком, можно говорить о его возможном проявлении себя в качестве субъекта преступления на всех перечисленных видах транспортных средств. В основном же, конечно, этот термин применяется к участникам дорожного, автомобильного движения. Именно таким термином данную категорию участников дорожного движения обозначают и Правила.

Термин «пассажир» в равной мере относится к лицам, пользующимся любым видом транспорта. Нет разницы и в том, на каком сиденье в автомобиле располагался пассажир, в каком вагоне проезжал и к какому классу пассажиров относился на водном или воздушном судне. Не имеет значения, имел ли он билет на проезд или нет, был ли сам работником какого-либо вида транспорта либо не был.

Остается уяснить, кого имел в виду законодатель, говоря «о других участниках движения». В дорожном движении такими лицами могут быть велосипедисты и водители иных транспортных средств, которые не относятся к числу механических. К их числу относятся также погонщики, ведущие по дороге выючных и верховых животных или стада. На железных дорогах субъектами преступления могут быть дежурные по переездам, кондукторы, проводники и многие другие работники, не относящиеся к лицам, ответственность которых наступает по ст. 263 УК РФ. На водном транспорте также, кроме пассажиров и других «посторонних» лиц, субъектами преступления могут оказаться члены экипажа, обслуживающего персонала и других служб, например, уборщики кают, работники ресторана и др. Такое же положение и на воздушном транспорте, где немало профессий, представители которых не связаны с выполнением работ по вождению или безопасной эксплуатации транспортных средств. К их числу следует отнести стюардов, грузчиков и др. Поэтому нельзя согласиться с мнением, что субъектами преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, мо-

гут быть только лица, которые «не занимают должности и не выполняют работу на транспорте»<sup>168</sup>.

К ответственности за рассматриваемое преступление могут быть привлечены в надлежащих случаях и лица, передвигающиеся на инвалидных колясках, а равно лица, везущие такие коляски и различного рода тележки.

В Правилах дорожного движения довольно детально предусмотрены обязанности пешеходов (п. 4) и обязанности пассажиров (п. 4), а равно изложены требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также прогону животных (п. 24).

Не являются субъектом данного преступления лица, нарушившие Правила дорожного движения при управлении мотоциклом, так как мотоцикл является механическим транспортным средством (примечание к ст. 264 УК РФ), и нарушение правил безопасности при управлении им подпадает под признаки ст. 264 УК РФ в случаях наступления перечисленных в этой статье последствий. Поэтому нельзя согласиться с утверждением, что «к пешеходам приравниваются лица... ведущие... мотоцикл...». Мотоциклисты не приравниваются к пешеходам, а являются самостоятельными участниками движения.

К участникам дорожного движения не относятся регулировщики дорожного движения – сотрудники полиции, военной инспекции, работники дорожно-эксплуатационной службы, дежурные на железнодорожном переезде, паромной переправе, дружинники, внештатные сотрудники полиции, имеющие соответствующие удостоверения и экипировку (форменную одежду или отличительный знак – на рукавную повязку, жезл, диск с красным сигналом либо световозвращателем, красный фонарь или флажок).

Однако если велосипедист, водитель гужевой повозки и т. п. совершает наезд на пешехода, он в зависимости от обстоятельств дела может быть в некоторых случаях привлечен к ответственности за неосторожное преступление против личности, если при этом не были нарушены правила, обеспечивающие безопасную работу транспорта.

---

<sup>168</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., 1996. С. 657.

Так, велосипедист К. сбил во время движения на проезжей части дороги пешехода К-ова, который упал. Водитель Л., перегонявший К., увидел лежащего пешехода, резко свернул влево, выехал на встречную полосу движения и столкнулся с проезжавшей машиной, пассажиру которой был причинен тяжкий вред. К был привлечен к ответственности по ст. 268 УК РФ<sup>169</sup>. Если же вред был бы причинен только пешеходу К-ову, то К. подлежал бы ответственности за неосторожное причинение вреда здоровью.

Ответственность за нарушение правил дорожного движения пешеходами и иными участниками дорожного движения весьма детально регламентирована и Кодексом РФ об административных правонарушениях. В ст. 12.29 КоАП РФ предусмотрена ответственность пешеходов или пассажиров транспортного средства за нарушение ими правил дорожного движения (ч. 1), а также лицом, управляющим мопедом, велосипедом либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения, за исключением водителя механического транспортного средства (ч. 2). Более суровая административная ответственность этих лиц предусмотрена в случаях, когда такие нарушения совершаются ими в состоянии опьянения (ч. 3). В отдельной ст. 12.30 более строгая ответственность предусмотрена для тех же лиц при наличии таких последствий, как создание помех в движении транспортных средств (ч. 1) и причинение по неосторожности легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Разграничение уголовно наказуемого и административно наказуемого нарушения правил, обеспечивающих безопасность движения, следует проводить в первую очередь по признакам объективной стороны – характеру нарушения соответствующих правил и наступившим последствиям либо их отсутствию.

В литературе отмечалось, что совершенные по вине участников дорожного движения «дорожно-транспортные происшествия независимо от того, дорожно-транспортный проступок это или дорож-

---

<sup>169</sup> Приговор Кировского районного суда г. Ростова-на-Дону от 29.09.2014 г. по обвинению Коваль О. В. // Архив Кировского районного суда г. Ростова-на-Дону за 2014 год. Уголовное дело № 1-857.

но-транспортное преступление, имеют единый объект правонарушения, одинаковых субъектов, аналогичную характеристику субъективной стороны (вины). Они сопровождаются одними и теми же нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации и отличаются лишь степенью общественной вредности, определяемой тяжестью наступивших последствий. Дорожно-транспортному преступлению свойствен такой критерий как общественная опасность»<sup>170</sup>.

#### **4.4. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ)**

В 1993 г. в УК РСФСР 1960 г. была включена ст. 86-1 УК РСФСР, установившая ответственность за повреждение трубопровода. УК РФ, сохранив ответственность за это преступление, существенно изменил и дополнил данный состав преступления.

Трубопровод считается специфическим видом транспортных средств, осуществляющим передачу на значительные расстояния жидких, газообразных, сыпучих или твердых продуктов. Трубопроводный транспорт предназначен для транспортировки газа (газопровод), нефти (нефтепровод), твердых металлов (гидравлический транспорт) и пр. и представляет собой источник повышенной опасности, так как по трубопроводам происходит перемещение с большой скоростью и под сильным давлением значительного количества транспортируемой массы. Поэтому функционирование трубопровода предполагает строгое соблюдение правил, обеспечивающих безопасность его эксплуатации. Нарушение их может привести к причинению вреда здоровью и гибели людей, уничтожению животного и растительного мира, загрязнению почвы и водной среды, крупному материальному ущербу, чем и определяется степень опасности рассматриваемого деяния.

---

<sup>170</sup> *Бохан А. П., Алтухов С. А.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. С. 112.

Данное преступление посягает на безопасность функционирования трубопроводного транспорта. Представляется не совсем точным считать, что объектом этого преступления являются безопасные условия строительства, эксплуатации и ремонта магистральных трубопроводов<sup>171</sup>, так как нарушения безопасности проведения строительных, ремонтных и иных работ рассматриваются обычно как нарушения правил по технике безопасности. Нарушения же этих правил при строительстве и ремонте магистральных трубопроводов квалифицируются по ст. 269 УК РФ лишь в случаях, когда эти нарушения ставили под угрозу безопасность функционирования трубопровода, то есть не обеспечивали безопасной его эксплуатации. Таким образом основным непосредственным объектом преступления являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность функционирования магистрального трубопровода, то есть безопасность движения и эксплуатации транспорта. Дополнительным непосредственным объектом преступления являются жизнь и здоровье человека. Факультативным непосредственным объектом может быть собственность или отношения в сфере охраны окружающей среды.

Предметом преступления является магистральный трубопровод. Водопроводные, нефтепроводные, газовые, паровые и прочие сети разделяются на магистральные трубопроводы и разветвленные сети труб.

Магистральный трубопровод – это вид транспорта, предназначенный для доставки (транспортировки) определенного количества смеси (газа, нефти, нефтепродуктов), воды или иной жидкости от источника в пункт назначения к установленному сроку.

Разветвленные сети труб обеспечивают распределение смеси, пара, воды или иной жидкости непосредственно потребителям. Разветвленные сети труб предметом рассматриваемого преступления не являются.

«Магистральный трубопровод, предназначенный для транспортировки газа, нефти и нефтепродуктов, должен отвечать определен-

---

<sup>171</sup> Уголовное право Российской Федерации / под ред. Л. В. Иногумовой-Хегай, А. И. Парога, А. И. Чучаева. М., 2011. С. 545.

ным требованиям. Например, трубы магистрального трубопровода должны изготавливаться, как правило, из металла (из стали), иметь условный диаметр (до 1 400 мм включительно) и избыточное давление среды (от 12 до 100 кг/см<sup>2</sup>)»<sup>172</sup>. Требования, предъявляемые к магистральным трубопроводам, не распространяются на трубопроводы, прокладываемые на территории населенных пунктов (городов и др.), в морских акваториях и промыслах.

В состав магистрального трубопровода входят:

1) трубопровод (от места выхода с промысла подготовленной к дальнему транспорту товарной продукции) с ответвлениями и лупингами, запорной арматурой, переходами через естественные и искусственные препятствия, узлами подключения нефтеперекачивающих станций (НПС), компрессорных станций (КС), узлами замера расхода газа (УЗРГ), пунктами редуцирования газа (ПРГ), узлами пуска и приема очистных устройств, конденсатосборщиками и устройствами для ввода метанола;

2) установки электрохимической защиты трубопроводов от коррозии, линии и сооружения технологической связи, средства телемеханики трубопроводов;

3) линии электропередачи, предназначенные для обслуживания трубопроводов, и устройства электроснабжения и дистанционного управления запорной арматурой и установками электрохимической защиты трубопроводов;

4) противопожарные средства, противозерозионные и защитные сооружения трубопроводов;

5) емкости для хранения и разгазирования конденсата, земляные амбары для аварийного выпуска нефти, нефтепродуктов, конденсата и сжиженных углеводородов;

6) здания и сооружения линейной службы эксплуатации трубопроводов;

7) постоянные дороги и вертолетные площадки, расположенные вдоль трассы трубопровода, и подъезды к ним, опознавательные и сигнальные знаки местонахождения трубопроводов;

---

<sup>172</sup> Свод правил. Магистральные трубопроводы. 36.13330.2012. Актуализированная редакция СНиП 2.05.06-85\* (утв. Приказом Госстроя от 25.12.2012 № 108/ГС).

8) головные и промежуточные перекачивающие и наливные насосные станции, резервуарные парки, КС и газораспределительные станции (ГРС);

9) станции подземного хранения газа (СПХГ);

10) пункты подогрева нефти и нефтепродуктов;

11) указатели и предупредительные знаки.

А. И. Коробеев полагает, что воздействием на предметы, указанные в п. 5, 6, 7, 11 названного нормативного акта, нельзя нарушить общественные отношения, обеспечивающие безопасность функционирования магистрального трубопровода<sup>173</sup>. С таким утверждением можно согласиться, ибо объект преступления не претерпевает нарушения непосредственно от воздействия на эти предметы. Однако такое воздействие опасно потому, что создает условия для нарушения безопасности функционирования магистрального трубопровода. Оно, очевидно, должно наказываться в административном порядке (как, например, по ст. 12.33 КоАП РФ наказывается повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств регулирования дорожного движения), но в настоящее время ответственность за такое нарушение не предусмотрена.

Позиция А. И. Коробеева относительно того, что предметом преступления, предусмотренного ст. 269 УК РФ, не является складской вид трубопроводов, не бесспорна. Если под складским видом трубопроводов имеются в виду емкости для хранения и разгазирования конденсата, земляные амбары для аварийного выпуска нефти, нефтепродуктов, конденсата и сжиженных углеводородов или СПХГ, то они являются составной частью магистрального трубопровода согласно названным правилам и, более того, неотъемлемой частью системы эксплуатации магистрального трубопровода. Воздействием на них в определенных случаях непосредственно причиняется вред отношениям безопасного функционирования магистрального трубопровода, и они должны признаваться предметом рассматриваемого преступления.

Иные магистральные трубопроводы (например, полевые магистральные трубопроводы (ПМТ), состоящие на оснащении трубо-

---

<sup>173</sup> Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 186.

проводных войск Вооруженных Сил РФ<sup>174</sup>, предметом рассматриваемого преступления не являются. Они – предмет преступлений, предусмотренных ст. 346–349 УК РФ.

Магистральный трубопровод является источником повышенной опасности. Вред, причиненный источником повышенной опасности, должен быть возмещен его владельцем в соответствии со ст. 1079 ГК РФ. Гражданский иск, возникший вследствие причинения вреда, может предъявляться и в уголовном деле на основании и в порядке ч. 10 ст. 31 и ст. 44 УПК РФ.

Трудно согласиться с мнением о том, что магистральный трубопровод является предметом преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, например, при умышленном недоброкачественном ремонте<sup>175</sup>. Полагаем, что магистральный трубопровод не является предметом преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, а равно и ст. 266 УК РФ. Предмет этих преступлений – все виды механических транспортных средств, перечисленные в ст. 263 и ст. 264 УК РФ, и элементы транспортных систем, связанные с ними.

Магистральный трубопровод как предмет рассматриваемого преступления необходимо отличать от магистрального трубопровода как хранилища (примечание 3 к ст. 158 УК РФ) газо- и нефтепродуктов, которые являются предметом хищений. Хищение газо- и нефтепродуктов, совершенное с проникновением в магистральный трубопровод (хранилище), влечет ответственность либо по п. «б» ч. 3 ст. 158, либо по п. «в» ч. 2 ст. 161, либо по ч. 3 ст. 162 УК РФ.

Нарушение правил эксплуатации магистрального трубопровода рассматривается в зависимости от последствий: либо как уничтожение или повреждение имущества, либо как нарушение правил техники безопасности, либо как преступление против личности или против собственности. При отсутствии существенных последствий

---

<sup>174</sup> В период военных действий ПМТ предназначены для оперативной транспортировки светлых нефтепродуктов, а при необходимости – нефти и воды. В мирное время ПМТ успешно используются, например, для тушения лесных пожаров.

<sup>175</sup> *Тяжкова И. М.* Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 187.

возможна в таких случаях административная, дисциплинарная или материальная ответственность.

*Объективная сторона преступления.* Рассматриваемое преступление заключается в нарушении таких правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистрального трубопровода, которые обеспечивают его безопасное функционирование. Диспозиция ст. 269 УК РФ – бланкетная и отсылает к специальным правилам, регламентирующим строительство, эксплуатацию и ремонт магистрального трубопровода с целью обеспечения безопасности его функционирования.

Строительство предполагает проведение работ по возведению основных и дополнительных частей системы трубопровода. Под признаки ст. 269 УК РФ подпадает нарушение строительных норм и правил, как обеспечивающих безопасное функционирование непосредственно конкретного магистрального трубопровода, так и трубопровода в целом при условии, что эти нарушения повлекут сбои в работе магистрального трубопровода и ставят под угрозу безопасность его функционирования. При строительстве магистрального трубопровода существуют определенные строительные нормы и правила (СНиП), которые представляют собой свод основных нормативных требований и положений, регламентирующих проектирование и строительство магистрального трубопровода. Отступление от этих правил может повлечь при его эксплуатации последствия, указанные в ст. 269 УК РФ. Отступление от строительных правил, обеспечивающих безопасность функционирования магистрального трубопровода, может влечь за собой ответственность по ст. 216 УК РФ при наличии остальных признаков этого состава преступления.

Ремонт магистрального трубопровода – это исправление повреждений, замена элементов и частей, починка. Он может быть текущим (замена или восстановление сменных деталей), средним (частичная разборка устройства и его восстановление) и капитальным (полная разборка устройства с заменой всех изношенных частей). Нарушения при ремонте правил, не влияющих на безопасность функционирования трубопровода, составом рассматриваемого преступления не охватываются.

Эксплуатация магистрального трубопровода предполагает его правильное, безопасное функционирование в соответствии с его пред-

назначением и с учетом того, что он относится к источникам повышенной опасности. Нарушение правил эксплуатации магистрального трубопровода заключается в отступлении от установленных правил использования трубопровода по назначению в соответствии с его техническими возможностями, например, превышение допустимого давления в трубопроводе, а равно в отступлении от установленных правил использования технологически связанных с ним сооружений, автоматики, средств связи, сигнализации и пр.

Соблюдение определенных правил при строительстве и ремонте магистрального трубопровода необходимо для обеспечения его безопасной эксплуатации, что предполагает точное соблюдение технологического режима его функционирования, тщательное выполнение правил по обслуживанию и контролю за состоянием систем трубопровода, своевременное предупреждение возможной утечки транспортируемого материала и т. п.

Обязательным признаком этого преступления являются последствия.

В ст. 269 УК РФ предусмотрены такие последствия, как причинение тяжкого вреда здоровью (ч. 1), смерть человека (ч. 2) и смерть двух или более лиц (ч. 3).

Последствия, перечисленные в ст. 269 УК РФ, должны находиться в причинно-следственной связи с допущенными нарушениями. Наиболее сложно устанавливается причинная связь в случаях нарушения правил при строительстве и ремонте трубопровода. Само по себе нарушение этих правил еще не означает, что совершено преступление, предусмотренное ст. 269 УК РФ, так как для привлечения к ответственности по ст. 269 УК РФ, во-первых, необходимо наступление указанных в этой статье последствий и, во-вторых, должно быть установлено, вызваны ли эти последствия именно нарушением специальных строительных или ремонтных правил, предназначенных для обеспечения безопасности именно магистрального трубопровода. При этом может возникнуть вопрос о разграничении ст. 269 УК РФ и ст. 216 УК РФ, предусматривающей ответственность за нарушение правил безопасности при ведении строительных или иных работ. Разграничение этих деяний должно проводиться с учетом характера нарушенных строительных или ремонтных

правил. По ст. 269 УК РФ, являющейся в определенной мере (в части нарушения строительных правил) по отношению к ст. 216 УК РФ специальной нормой, должны квалифицироваться нарушения указанных правил лишь при условии, что они повлияли на безопасность последующего функционирования магистрального трубопровода и явились причиной наступления предусмотренных этой статьей общественно-опасных последствий. В остальных случаях содеянное должно квалифицироваться по ст. 216 УК РФ.

В практике деятельности правоприменительных органов может также возникнуть вопрос, как следует квалифицировать нарушение соответствующих правил при осуществлении ремонта магистрального трубопровода. Общеизвестно, что нарушение таких правил, ставящее под угрозу безопасность функционирования магистрального трубопровода и повлекшее указанные в ст. 269 УК РФ последствия, при неосторожной вине полностью подпадает под признаки ст. 269 УК РФ. Однако если магистральный трубопровод законодатель приравнял к транспортным средствам, то недоброкачественный ремонт такого трубопровода должен влечь ответственность по ст. 266 УК РФ при наличии неосторожной вины, либо за приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства или другого транспортного оборудования – по ст. 267 УК РФ при наличии умышленной вины. При ином решении вопроса умышленный недоброкачественный ремонт магистрального трубопровода, повлекший наступление предусмотренных в ст. 269 УК РФ последствий, окажется ненаказуемым.

Указание в ст. 269 УК РФ на ремонт вообще представляется излишним, так как недоброкачественный ремонт любого транспортного средства, к числу которых, как уже упоминалось, отнесен магистральный трубопровод, подпадает под признаки ст. 266 УК РФ.

Очевидно, что применение ст. 269 УК в том виде, в котором она сконструирована законодателем, вызывает для правоприменителя значительные трудности и является одной из причин неприменения данной нормы. Поэтому более приемлемым представляется следующее решение данного вопроса:

1) Указание на ремонт и строительные работы целесообразно из ст. 269 УК РФ исключить, дополнив ст. 266 УК РФ указанием на ма-

магистральный трубопровод. Нарушение строительных правил во всех случаях квалифицировать по ст. 216 УК РФ, тем более, что это последнее деяние признается более опасным, нежели нарушение строительных правил при сооружении магистрального трубопровода.

2) Диспозицию ст. 269 УК РФ изменить, предусмотрев в ней ответственность за нарушение правил безопасности, обеспечивающих функционирование магистрального трубопровода и технологически связанных с ним частей (сооружений, средств связи, автоматики, сигнализации и пр.), если это повлекло по неосторожности... (далее как в ст. 269 УК РФ). В таком виде данный состав преступления более органично вписывается в систему транспортных преступлений.

*Субъективная сторона преступления.* Рассматриваемое преступление предполагает неосторожную вину: как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности. При этом само нарушение правил при строительстве, эксплуатации и ремонте трубопровода может быть совершенно осознанно. Мотивы и цели такого поведения на квалификацию не влияют, но должны учитываться при индивидуализации наказания.

В. Д. Иванов считал, что данное преступление совершается с двойной формой вины<sup>176</sup>.

Субъектом данного преступления может быть любое достигшее шестнадцатилетнего возраста лицо, осуществляющее работу, связанную со строительством, эксплуатацией или ремонтом трубопровода. Следовательно, есть основания считать, что субъект преступления, предусмотренного ст. 269 УК РФ – специальный. Повреждение магистрального трубопровода посторонними лицами может влечь ответственность в зависимости от наступивших последствий и формы вины. Так, в ряде случаев, лица, присоединявшие к трубопроводу соответствующие агрегаты с целью откачки нефти, привлекались к ответственности за хищение.

Учитывая опасность нарушения правил безопасности функционирования магистрального трубопровода, в Кодексе об административных правонарушениях предусмотрена ответственность за нарушение правил охраны магистральных трубопроводов.

---

<sup>176</sup> Иванов В. Д. Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002. С. 338.

В ст. 11.20 КоАП РФ предусмотрено применение такой меры административного воздействия как штраф за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов, а равно пуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями. Очевидно, что разграничение этого преступления и уголовно наказуемого нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистрального трубопровода должно проводиться по характеру последствий. Наступление при указанных нарушениях таких последствий как причинение тяжкого вреда здоровью, смерть одного или большего количества лиц повлечет за собой ответственность по ст. 269 УК РФ. При отсутствии каких-либо последствий, а равно при причинении легкого или средней тяжести вреда здоровью или материального ущерба наступает административная ответственность.

## **ГЛАВА 5. ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ ЛИЦАМИ, ПРИЗВАННЫМИ СПОСОБСТВОВАТЬ ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

### **5.1. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ)**

Родовым объектом приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения выступает общественная безопасность, а видовым является безопасность движения и эксплуатации транспорта как совокупность общественных отношений, обеспечивающих функционирование транспорта в режиме безаварийной эксплуатации, и такой уровень защищенности интересов личности, а также общества и государства, который присущ высокотехнологичному правовому обществу, так как ст. 267 УК РФ помещена в главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» раздела IX «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» УК РФ.

Основным непосредственным объектом рассматриваемого преступного посягательства следует признать общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспортных средств на индивидуально обособленном уровне – безопасность эксплуатации конкретных путей сообщения, участков транспортной магистрали, их нормальное функционирование.

В литературе высказывается мнение и о том, что в качестве непосредственного объекта данного деяния следует выделять общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации воздушного, водного, железнодорожного и автомобильного транспорта<sup>177</sup>.

---

<sup>177</sup> См., например: *Иванов В. Д.* Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002. С. 339; Уголовное право. Часть Общая и Особенная / под ред. *А. И. Рапога.* М., 2010. С. 567; Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. *В. Ю. Малаховой.* М., 2011. С. 616.

Вместе с тем по смыслу нормы, содержащейся в ч. 1 ст. 267 УК РФ, нельзя не отметить, что приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения всегда посягает и на такой непосредственный дополнительный объект, как здоровье человека (в случае причинения тяжкого вреда здоровью человека) либо собственность (в случае причинения крупного ущерба).

Важность правильной уголовно-правовой оценки деяния, состоящего в приведении в негодность транспортных средств или путей сообщения, с учетом наличия при этом основного и дополнительного непосредственных объектов, можно проиллюстрировать следующим примером. «В мае 1996 г. Г. и Б. на станции Починки Горьковской железной дороги, пользуясь «кусачками», извлекли из системы СЦБ станции две дроссельные перемычки длиной 3,3 м каждая, после чего были задержаны нарядом милиции. Нижегородским областным судом Г. и Б. были осуждены по ст. 86 УК РСФСР (ст. 267 УК РФ) и ч. 2 ст. 144 УК РСФСР (ст. 158 УК РФ). Верховный Суд РФ, рассмотрев дело в кассационном порядке, прекратил производство по делу в части вменения Г. и Б. ст. 86 УК РСФСР, мотивировав это тем, что хотя хищение дроссельных перемычек и могло повлечь крушение поезда, но вредных последствий в результате совершения ими преступного деяния не наступило»<sup>178</sup>.

Таким образом, Верховный Суд РФ в основу своего решения положил именно тот факт, что совершенное деяние не причинило вред такому охраняемому ст. 86 УК РСФСР объекту, как безопасность движения или эксплуатации транспорта.

В этой связи совершенно обоснован вывод: если при совершении деяния нарушены только отношения собственности, а непосредственный объект (безопасность эксплуатации транспорта) остался без изменения, такое деяние надлежит квалифицировать по статьям УК РФ об ответственности за хищение или повреждение чужого имущества.

---

<sup>178</sup> Бюллетень Верховного Суда. 1997. № 6. С. 14.

Как видно из приведенного примера, в настоящее время для квалификации содеянного по ч. 1 ст. 267 УК РФ требуется, чтобы преступное деяние причинило вред сразу двум или более охраняемым законом объектам, поскольку приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения имеет обязательный дополнительный непосредственный объект.

В отличие от объекта преступления предмет преступления, как известно, представляет собой овеществленную субстанцию – предметы материального мира, на которые непосредственно воздействует лицо в процессе преступного посягательства и, тем самым, причиняет вред объекту уголовно-правовой охраны.

В этом смысле само название преступления – приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения – указывает на вполне конкретный предмет преступления, то есть «транспортные средства» и «пути сообщения».

Определению этих понятий в юридической литературе уделено достаточно внимания. Так, указывается, что под предметом преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, подразумеваются любые транспортные средства, относящиеся к железнодорожному, морскому, речному, воздушному, автомобильному транспорту (электровозы, тепловозы, автомобили, вертолеты, самолеты и т. п.), пути сообщения, средства сигнализации и связи, другое транспортное оборудование.

Можно указать на следующие элементы, образующие понятие «транспортные средства» и «пути сообщения»:

а) Подвижной состав, под которым понимаются не только механические транспортные средства в соответствии с примечанием к ст. 264 УК РФ, а также, например, локомотивы, восстановительные, пожарные, путеукладочные поезда, автомотрисы, дрезины и т. д. Обязательный их признак (качество) состоит в том, что перечисленные транспортные средства могут реально использоваться в процессе транспортного движения. Морские суда, речные и воздушные суда, а также плавучие транспортные средства также относятся к этой группе.

б) Сооружения на путях сообщения, к которым можно отнести мосты, тоннели, виадуки, устройства для посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, устройства для обеспечения электроэнергией поездов, устройства освещения и водоснабжения (контактные сети, питающие линии и т. п.) на железнодорожном транспорте; шлюзы судоходных каналов, причалы, причальные устройства, оградительные и защитные устройства (дамбы, волноломы и т. п.) на морском транспорте; сооружения и устройства, обеспечивающие воздушным судам техническое обслуживание и заправку топливом (ангары и т. п.) на воздушном транспорте.

в) Средства связи, то есть аппараты и приборы телефонной и радиосвязи, используемые в обеспечении процесса движения и его безопасности (контроль за движением, обмен информацией, подача аварийных сигналов), например, линии телефонной связи, телексы, телетайпы и т. д.;

г) Средства сигнализации, под которыми понимается оборудование для подачи сигналов, общепринятых в том или ином виде транспорта, например, аэронавигационное оборудование, светосигнальное оборудование аэродромов для воздушного транспорта, береговые и плавучие средства навигационного оборудования, береговые средства туманной сигнализации для воздушного транспорта; светофоры, линии автоблокировки, приборы обнаружения нагревания букс на железнодорожном транспорте.

Необходимо отметить, что предметом преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, являются лишь те транспортные средства, пути сообщения, средства связи и другое транспортное оборудование, которые являются пригодными и используются в процессе движения (его обеспечения), либо выполняют реальную функцию по обеспечению безопасности движения. Транспортные сооружения только тогда являются предметом преступления, когда они находятся в процессе эксплуатации во время преступного посягательства на них. В противном случае приведение в негодность утративших годность или выведенных из эксплуатации транспортных средств не образует посягательства на основной объект преступления – безопасность движения и эксплуатации транспорта.

Так, не образует состава преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, приведение в негодность находящегося в локомотивном депо в качестве музейного экспоната исправного паровоза, который тем не менее не является транспортным средством, участвующим в процессе движения. «Вред в данной ситуации может быть причинен только отношениям собственности, а отнюдь не безопасности движения и эксплуатации транспорта, поскольку отсутствует тот предмет преступления, который характерен для вышеназванного состава преступления»<sup>179</sup>.

Отдельного внимания заслуживает вопрос о путях сообщения как предмете преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ. В целом под ними понимаются специально оборудованные для организации нормального движения места (участки пространства), которые имеют существенные особенности в зависимости от вида транспорта. Так, на железнодорожном транспорте пути сообщения – это комплекс сооружений и устройств, образующих дорогу с направляющей рельсовой колесей для движения подвижного состава; на морском транспорте – это маршруты следования судна из одного географического пункта (порта) в другой через открытые участки водного пространства, а также внутренние водные пути, обозначенные соответствующими приборами и устройствами (например, маяками, буйами, бакенами, светофорами); на воздушном транспорте пути сообщения – это воздушные трассы и местные воздушные линии, представляющие собой утвержденные маршруты полетов воздушных судов, оборудованные радионавигационными и визуальными средствами обеспечения безопасности полетов и включающие аэродромы, взлетно-посадочные полосы, воздушное пространство на всем протяжении полета.

Таким образом, пути сообщения только тогда являются предметом преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, когда вы-

---

<sup>179</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

ступают материализованным элементом транспортного сообщения, могущим подвергнуться физическому воздействию со стороны человека. Например, существует вполне реальная возможность привести в негодность водные пути посредством устройства искусственных сооружений на них, перегораживания, минирования и др.; технически сложнее, но тем не менее возможно это и применительно к путям сообщения на воздушном транспорте, например, путем распыления химических реагентов, не позволяющих воздушному судну совершить посадку в безопасных условиях, запуску в воздушное пространство летательных аппаратов, препятствующих нормальной эксплуатации «воздушных коридоров».

*Объективная сторона* приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения согласно диспозиции ст. 267 УК РФ охватывает следующие виды общественно опасного поведения лица:

- разрушение транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования;
- повреждение вышеуказанных средств, составляющих предмет преступления;
- приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние выше обозначенного предмета преступления;
- блокирование транспортных коммуникаций.

Разрушение – это приведение транспортных средств или путей сообщения в состояние, которое полностью исключает возможность использовать их по прямому назначению в данное время или впредь.

Повреждение – это такое изменение качества транспортных средств или путей сообщения, которое не исключает возможность их восстановления путем ремонта (являющегося оправданным с экономической точки зрения), но в течение некоторого времени не позволяет использовать их по прямому назначению.

«Приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортных средств или путей сообщения «иным способом»: это создание таких условий, при которых транспортное оборудование, не будучи повреждено, вместе с тем не может использоваться по назначению,

либо произведены такие изменения в транспортных средствах или путях сообщения, которые, являясь легко устранимыми, в течение определенного времени делают невозможным их использование по назначению»<sup>180</sup>.

Блокирование транспортных коммуникаций – это создание видимых, заметных для лиц, осуществляющих движение, препятствий, при которых дальнейшее движение по транспортным коммуникациям хотя бы в течение некоторого времени становится невозможным, но при этом какие-либо изменения в транспортных средствах или путях сообщения не производятся.

Конструкция объективной стороны приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения такова, что довольно трудно определить, является ли состав этого преступления материальным, включающим в виде общественно опасных последствий деяния «разрушение» и «повреждение» транспортных средств или путей сообщения наряду с неосторожным причинением вреда здоровью и жизни людей и материальным ущербом, либо последствием выступает только неосторожное причинение «крупного ущерба».

Безусловно, состав рассматриваемого преступления сконструирован законодателем как материальный; на это обратила внимание Судебная коллегия Верховного Суда РФ, отметившая в своем определении по делу Г. и Б.: «Если приведение в негодность транспортного средства и путей сообщения не повлекло причинения по неосторожности тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, ответственность по ст. 267 УК РФ не наступает»<sup>181</sup>.

Вредными последствиями приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения являются причинение тяжкого вреда здоровью человека или причинение крупного ущерба (ч. 1

---

<sup>180</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

<sup>181</sup> Бюллетень Верховного Суда РФ. 1997. № 6. С. 14

ст. 267 УК РФ), причинение смерти человеку (ч. 2 ст. 267 УК РФ), причинение смерти двум и более лицам (ч. 3 ст. 267 УК РФ).

Под тяжким вредом здоровью человека понимается, в частности, вред, опасный для жизни человека, повлекший за собой потерю зрения, речи, слуха или какого-либо органа, утрату органом его функций, прерывание беременности, а также выразившийся в неизгладимом обезображивании лица или вызвавший значительную стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на одну треть.

Вредные последствия в виде «крупного ущерба» конкретно определены в примечании к ст. 267 УК РФ. К крупному ущербу относится причинение вреда в размере, превышающем один миллион рублей.

Необходимым признаком объективной стороны приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения является причинная связь. Его установление в данном случае представляет определенную трудность, обусловленную, в основном, тем, что обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта является своего рода продуктом коллективного труда большого количества людей. Поэтому преступные действия субъекта, подлежащего уголовной ответственности по ст. 267 УК РФ, могут «наложиться» на определенные нарушения, допущенные работниками транспорта. Вполне возможна ситуация, когда вредные последствия наступают не только под влиянием противоправных действий виновного лица, но и при наличии совпадающих с ними по времени и месту дисциплинарных или административных проступков других лиц, в том числе – работников транспорта, обеспечивающих его безопасность.

Нередко причинная связь при совершении рассматриваемого преступления бывает осложнена вмешательством различных неблагоприятных факторов (например, изношенность оборудования или транспортного средства, плохие погодные условия, усталость лица, управляющего транспортным средством).

Исходя из доктринального толкования ст. 267 УК РФ с учетом ч. 2 ст. 20 УК РФ, *субъектом* приведения в негодность транспорт-

ных средств или путей сообщения является физическое вменяемое лицо, достигшее четырнадцатилетнего возраста.

Представляется, «что причинами, побудившими законодателя установить именно такой возраст, с которого наступает уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, являются, во-первых, повышенная степень общественной опасности этого преступления, а, во-вторых, способность лица, достигшего четырнадцатилетнего возраста, в полной мере осознавать социальный смысл своего деяния (пускай и не во всех аспектах, но в основном)»<sup>182</sup>.

Еще одной причиной, по которой в УК РФ установлен четырнадцатилетний возраст, с которого наступает уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, по нашему мнению, является сложившаяся законодательная традиция. Исторически так сложилось, что возраст ответственности за совершение действий, могущих вызвать крушение поезда, приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, в уголовном законодательстве как СССР, так и РСФСР, был снижен и устанавливался на два – четыре года ниже, чем возраст субъекта других преступлений.

Содержание *субъективной стороны* преступления – «приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» является не таким простым, как может показаться на первый взгляд.

Рассматриваемое преступление характеризуется неосторожной виной по отношению к вредным последствиям, поэтому в целом оно признается неосторожным.

Существует и другая точка зрения – И. М. Тяжковой, полагающей, что приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения «является преступлением с двумя формами вины и, следовательно, может характеризоваться с субъективной сто-

---

<sup>182</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

роны как умышленное»<sup>183</sup>. В самом деле, разрушая, повреждая транспортные средства и пути сообщения, блокируя транспортные коммуникации, виновный осознает общественную опасность своих действий, предвидит неизбежность или возможность наступления вредных последствий и либо желает, либо сознательно допускает эти последствия, а также безразлично относится к их наступлению. Предусмотреть в конкретных мельчайших деталях все вредные последствия своего деяния в данном случае невозможно, к тому же могут наступить дополнительные последствия, которые не охватываются умыслом виновного. Однако все это не влияет на вывод относительно итоговой оценки субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, как деяния, совершаемого умышленно.

По мнению И. М. Тяжковой, этот вывод полностью согласуется со ст. 27 УК РФ, согласно которой если в результате совершения умышленного преступления причиняются тяжкие последствия, которые по закону влекут более строгое наказание и которые не охватывались умыслом лица, уголовная ответственность за эти последствия наступает только в случае, если лицо предвидело возможность их наступления, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение, или же если лицо не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность наступления этих последствий. В целом такое преступление признается совершенным умышленно.

Мы считаем, что позиция И. М. Тяжковой противоречит прямому указанию в законе на неосторожную форму вины.

Что касается факультативных признаков субъективной стороны преступления, то мотивы, цели и эмоциональное состояние виновного не имеют значения для оценки преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, если только не отражают совершенно иную сущность (направленность) деяния. «Так, наличие цели подрыва эко-

---

<sup>183</sup> Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 263.

номической безопасности и обороноспособности Российской Федерации при разрушении, повреждении и приведении в негодность иным способом транспортных средств или путей сообщения прямо свидетельствует о совершении диверсии (ст. 281 УК РФ), цель – лишить жизни участников эксплуатации транспорта (например, машиниста локомотива) свидетельствует о совершении убийства общеопасным способом (п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ)<sup>184</sup>.

Особенная часть УК содержит целый ряд смежных, то есть близких по содержанию с предусмотренной ст. 267 УК РФ, уголовно-правовых норм. К таковым следует отнести нормы, которые содержатся в статьях 109, 118, 167, 168, 214, 281 УК РФ.

Поскольку в качестве вредных последствий деяния, предусмотренного ч. 1 ст. 267 УК РФ, выступает причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека, необходимо решить вопрос об отграничении приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения и причинения тяжкого вреда здоровью по неосторожности (ст. 118 УК РФ).

Как уже было отмечено выше, способ причинения тяжкого вреда здоровью человека согласно диспозиции ч. 1 ст. 267 УК РФ играет решающую роль – он обусловлен «разрушением, повреждением, приведением в негодное состояние иным способом, а также блокированием транспортных коммуникаций». Поэтому в общем-то особой проблемы в разграничении данных составов преступлений не возникает.

Можно также отметить, что нормы, содержащиеся в ст. 118 УК РФ и ст. 267 УК РФ, соотносятся между собой как общая и специальная: содержание ст. 267 УК РФ включает в себя содержание ст. 118 УК РФ. В качестве основного охраняемого законом объекта в составе причинения тяжкого вреда здоровью выступает здоровье человека, в то время как для приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения объектом является безопас-

---

<sup>184</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

ность движения и эксплуатации транспорта, а личность (жизнь и здоровье) участников движения или иных людей тут является дополнительным объектом. Учитывая это, а также то, что первая из них включает такой специальный признак, как способ причинения вреда здоровью, следует сделать вывод, что их конкуренция должна разрешаться в пользу ст. 267 УК РФ.

По этой причине вменение виновному наряду с приведением в негодное состояние транспортного средства или путей сообщения, повлекшего наступление по неосторожности тяжкого вреда здоровью, ст. 118 УК РФ места иметь не может. Это прямо вытекает из ч. 3 ст. 17 УК РФ: «Если преступление предусмотрено общей и специальной нормами, совокупность преступлений отсутствует, и уголовная ответственность наступает по специальной норме»<sup>185</sup>.

То же самое следует отметить и применительно к разграничению ч. 2 ст. 267 УК РФ, где квалифицирующим признаком выступает причинение смерти по неосторожности, и ч. 1 ст. 109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности); а равно в отношении ч. 3 ст. 267 УК РФ и ч. 3 ст. 109 УК РФ. Поскольку эти нормы (пары норм) соотносятся между собой как общая (части 1 и 3 ст. 109 УК РФ) и специальная (ч. 2 и ч. 3 ст. 267 УК РФ) нормы, применению подлежат последние из них, то есть ч. 2 или ч. 3 ст. 267 УК РФ. По этой причине совокупность преступлений в случае наступления вышеуказанных вредных последствий для здоровья и жизни человека отсутствует.

Другое вредное последствие преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 267 УК РФ – это причинение крупного ущерба. «По сути дела, этот признак состава преступления аналогичен признаку «крупный размер» в составе «Уничтожение или повреждение имущества по неосторожности» (ч. 1 ст. 168 УК РФ). Разграничение этих составов также должно производиться на основе положений ст. 17 УК РФ:

---

<sup>185</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

если крупный ущерб является последствием транспортного происшествия (аварии, крушения и т. д.) и причиняется по неосторожности, то квалификация деяния по ст. 168 УК РФ невозможна: применению подлежит норма, предусмотренная ст. 267 УК РФ, в которой собственность выступает дополнительным объектом преступления, тогда как безопасность движения и эксплуатации транспорта составляет основной объект посягательства. По этой же причине исключается и квалификация по совокупности ст. 267 и ст. 168 УК РФ»<sup>86</sup>.

Более сложно провести разграничение ст. 267 УК РФ с уголовно-правовым запретом, содержащимся в ст. 167 УК РФ «Умышленное уничтожение или повреждение имущества», если сумма ущерба превышает двести пятьдесят тысяч рублей (крупный размер). С одной стороны, умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения объективно, с учетом предмета преступления, образует состав умышленного уничтожения или повреждения чужого имущества.

Однако эти действия и вызываемые ими последствия (крупный ущерб) являются всего лишь элементами другого (самостоятельного) преступления, а именно: приведения в негодность транспортных средств, путей сообщения или средств связи, сигнализации, в результате которого наступают совершенно другие по характеру (жизнь или здоровье людей) или однотипные (материальный вред) общественно опасные последствия.

Тем не менее, по смыслу уголовно-правовой нормы, содержащейся в ст. 267 УК РФ, приведение в негодное состояние (уничтожение, повреждение) определенного имущества (технических агрегатов и механизмов) не должно носить значительного масштаба: оно лишь создает условия (предпосылки) для наступления вредных последствий, характерных для посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств. Поэтому нормы, пре-

---

<sup>186</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

дусмотренные ст. 167 УК РФ и ст. 267 УК РФ, не соотносятся между собой как общая и специальная и не конкурируют.

Таким образом, «если имело место умышленное причинение крупного ущерба транспортным средствам или оборудованию, необходимому для обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 167 УК РФ), и это преступление обусловило наступление любых из указанных в диспозиции ст. 267 УК РФ вредных последствий, то конкуренция общей и специальной норм отсутствует, а потому вменяться должны обе названные уголовно-правовые нормы, то есть имеет место совокупность преступлений»<sup>187</sup>.

В том случае, если повреждения транспортных средств и других материальных объектов, обеспечивающих нормальную эксплуатацию транспортных средств, носят относительно незначительный характер (не являются «крупными»), то содеянное лицом полностью охватывается признаками состава преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ.

Некоторое сходство с приведением в негодность транспортных средств или путей сообщения имеет вандализм (ст. 214 УК РФ), в той его части, которая выражается в порче имущества на общественном транспорте. Представляется, что разграничение этих составов преступлений должно производиться по объективной стороне преступного посягательства. Объективная сторона вандализма, совершенного на транспорте, состоит в порче того или иного имущества на транспорте (например, в электропоездах, речных судах), выведение из строя которого не влечет вредных последствий, указанных в ст. 267 УК РФ. Иными словами, вандализм ни при каких условиях не посягает на такой охраняемый законом объект, как безопасность движения и эксплуатации транспорта. Если же уничтоженными или поврежденными оказались такие предметы (оборудование), которые служат для обеспечения безопасности движения и эксплуатации транс-

---

<sup>187</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

портных средств, в результате чего этот объект преступления пострадал, и наступили последствия, указанные в ст. 267 УК РФ, то применяться должна именно эта статья, содержащая норму, которая рассматривается как целое (действия же вандалов являются ее частью).

Характерным примером в этом плане может служить уголовное дело в отношении двоих несовершеннолетних, которые, находясь в движущемся электропоезде, из хулиганских побуждений подожгли несколько тетрадных листов и разбросали их в вагоне поезда. Это привело к возгоранию и разрушению двух вагонов электропоезда и вызвало сбой в движении поездов на срок более полутора часов.

Значительное сходство по объективным признакам с приведением в негодность транспортных средств или путей сообщения имеет состав диверсии, которая согласно ст. 281 УК РФ включает в том числе «совершение взрыва, поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение путей и средств сообщения, средств связи»<sup>188</sup>.

Видовым объектом преступного посягательства при диверсии являются основы конституционного строя и государственная безопасность, что обусловлено особой целью, свойственной диверсии: подрыв экономической безопасности и обороноспособности РФ. Эта цель является обязательным признаком субъективной стороны преступления, и именно с ее помощью (на основе установления этого признака состава преступления) должно производиться разграничение диверсии и преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ.

Как правило, для диверсии свойственно разрушение или повреждение важных транспортных магистралей (путей сообщения), существенное их нарушение (приведение в негодность), желаемое субъектом преступления. Однако диверсия может выразиться и в незначительных (с точки зрения имущественной оценки) повреждениях оборудования, обеспечивающего безопасность движения и эксплуа-

---

<sup>188</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

тации транспортных средств, а также самих по себе транспортных средств. Тем не менее, главное состоит не в этой оценке, а в существе произведенных изменений и цели совершения соответствующих действий.

Важно отметить также, что ст. 267 УК РФ содержит материальный состав преступления, а потому преступное посягательство является оконченным в момент наступления вредных последствий, указанных в этой статье. Поэтому приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, которое не повлекло причинения крупного ущерба, тяжкого вреда здоровью человека или смерти людей, не влечет уголовной ответственности по ст. 267 УК РФ. Напротив, диверсия является оконченным преступлением уже в момент совершения лицом действий, направленных на разрушение или повреждение предмета диверсии (например, транспортных средств), независимо от того, наступили в результате этого какие-либо вредные последствия или нет. Тем самым если действия лица, осуществляющего акт диверсии, привели к желаемому результату (лежащему за рамками состава этого преступления), то содеянное, по нашему мнению, должно квалифицироваться по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 281 УК РФ и (в зависимости от характера вредных последствий) – ч. 1, 2 или ч. 3 ст. 267 УК РФ.

## **5.2. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ)**

Общественная опасность данного преступления состоит в том, что виновные грубо нарушают требования не только международных соглашений, но и отечественного законодательства о спасении лиц, находящихся в опасном состоянии, от их гибели.

*Непосредственным объектом* рассматриваемого преступления является безопасность жизни людей, терпящих бедствие на морском или ином водном пути.

Некоторые авторы в качестве дополнительного объекта рассматривают жизнь или здоровье одного или нескольких лиц<sup>89</sup>. Од-

---

<sup>89</sup> См., например, Уголовное право. Особенная часть / под ред. В. Н. Петрашева. М., 1999. С. 424.

нако с этим трудно согласиться, поскольку анализируемый состав не предусматривает наступления каких-либо последствий при бездействии капитана судна на море, являясь по своей конструкции формальным составом преступления.

Встречается точка зрения и о том, что объектом анализируемого преступления является жизнь и здоровье потерпевших<sup>190</sup>. Однако по указанным выше соображениям такая позиция является ошибочной. Она была верна применительно к УК РСФСР 1960 г., в котором ст. 129 УК РСФСР предусматривала ответственность за рассматриваемый состав преступления.

Трудно согласиться и с мнением, что объектом неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие являются безопасность движения и эксплуатации морского и речного транспорта<sup>191</sup>, поскольку виновный их не нарушает.

*Объективная сторона* характеризуется бездействием, то есть капитан судна не выполняет своих служебных обязанностей по оказанию помощи людям, находящимся на судне, которое терпит бедствие на море или ином водном пути, например, реке или судоходном озере.

Данная обязанность вытекает из Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, Водного кодекса Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ и Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, согласно которым капитан судна обязан оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде, если это не связано с серьезной опасностью для его судна и находящихся на нем людей.

Обязанность оказания помощи терпящим бедствие на море возникает и в связи с Конвенцией ООН по Морскому праву от 10 декабря

---

<sup>190</sup> См., например, Комментарий к Уголовному Кодексу российской Федерации с постановочными материалами и судебной практикой. Ростов н/Д, 2002. С. 668.

<sup>191</sup> См., например, Уголовное право России. Части Общая и Особенная / под ред. А. И. Рапога. М., 2010. С. 569.

ря 1982 г.<sup>192</sup>, в соответствии с которой государство вменяет в обязанность капитану любого судна, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров: «а) оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель; б) следовать со всей возможной скоростью на помощь терпящим бедствие, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, и, поскольку на такое бедствие с его стороны можно разумно рассчитывать; в) после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам, когда это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно зайдет»<sup>193</sup>.

Вместе с тем Конвенция определяет и уголовную юрисдикцию при столкновении судов, согласно которой в случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента в открытом море, влекущего уголовную или административную ответственность капитана или какого-либо другого лица, служащего на судне, никакое уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица не может быть возбуждено иначе, чем перед судебными или административными властями государства флага соответствующего судна или того государства, гражданином которого это лицо является.

Однако обязательным условием рассматриваемого деяния является такое бездействие капитана судна, то есть неоказание помощи терпящим бедствие на море или ином водном пути, когда такая помощь не была оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров.

Поэтому состав преступления отсутствует, если помощь не была оказана вследствие серьезной опасности при проведении спасательных работ для своего судна, его экипажа и пассажиров, находящихся на нем. Например, если при сильном шторме возникает

---

<sup>192</sup> Ранее такая же обязанность была закреплена и в ст. 11 Международной Брюссельской конвенции 1910 г.

<sup>193</sup> Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. М., 2012. Т. 2. С. 447–503.

угроза столкновения судов при приближении к судну, терпящему бедствие, запрещено проводить спасательные операции судам, перевозящим взрывоопасные и легковоспламеняющиеся грузы, танкерам, перевозящим нефть, газ и др.

В литературе некоторые авторы, на наш взгляд, справедливо выделяют два вида бездействия: неоказание помощи капитаном судна, находящегося рядом с людьми, терпящими бедствие; неприбытие судна к месту бедствия для оказания помощи терпящим бедствие<sup>194</sup>.

Терпящими бедствие считаются люди, или хотя бы один человек, как оказавшиеся в воде, так и находящиеся в лодке, на плоту или ином плавающем предмете, когда им угрожает утопление при оставлении их без помощи.

*Субъективная сторона* деяния характеризуется виной в виде прямого умысла, то есть капитан любого судна осознает свою возможность оказать помощь людям, терпящим бедствие, без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров, но не принимает мер к их спасению, оставляя их в опасном состоянии.

*Субъектом* может быть только капитан любого судна, не оказавшего помощь людям, терпящим бедствие, или любое другое лицо, исполняющее его обязанности, например, при отсутствии капитана на судне, его болезни.

Не являются субъектами рассматриваемого преступления водители катеров, яхт, лодок и других транспортных средств, действия которых могут квалифицироваться при определенных обстоятельствах по ст. 125 УК РФ.

---

<sup>194</sup> Уголовное право Российской Федерации / под ред. Л. В. Иногумовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. М., 2011. С. 547.

## **ГЛАВА 6. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РОССИЙСКОГО УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И ЗАРУБЕЖНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ**

### **6.1. Особенности законодательства об ответственности за транспортные преступления в странах ближнего зарубежья и Балтии**

Во всех УК стран ближнего зарубежья и Балтии (бывших союзных республик, входивших в СССР) имеются отдельные главы, предусматривающие ответственность за транспортные преступления. Так, УК Украины, выделяя раздел XI «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», предусмотрел ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта (ст. 276 УК Украины), повреждение путей сообщения транспортных средств (ст. 277 УК Украины), угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного либо речного судна (ст. 278 УК Украины), блокирование транспортных коммуникаций, а также захват транспортного предприятия (ст. 279 УК Украины), принуждение работников транспорта к неисполнению своих служебных обязанностей (ст. 280 УК Украины), нарушение правил воздушных полетов (ст. 281 УК Украины), нарушение правил использования воздушного пространства (ст. 282 УК Украины), самовольную без экстренной необходимости остановку поезда (ст. 293 УК Украины), неоказание помощи судну и лицам, терпящим бедствие (ст. 294 УК Украины), несообщение капитаном названия своего судна при столкновении судов (ст. 285 УК Украины), нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 286 УК Украины), выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или иное нарушение их эксплуатации (ст. 297 УК Украины), нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения (ст. 288 УК Украины), незаконное завладение

транспортным средством (ст. 289 УК Украины), уничтожение, подделку или замену номеров узлов и агрегатов транспортного средства (ст. 220 УК Украины).

УК Республики Беларусь (далее УК РБ) в разделе X «Преступления против общественной безопасности и здоровья населения» выделяет главу 28 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», в которой предусмотрены: умышленное приведение в негодность транспортного средства или путей сообщения (ст. 309 УК РБ), умышленное блокирование транспортных коммуникаций (ст. 310 УК РБ), угон либо захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна (ст. 311 УК РБ), самовольная без необходимости остановка поезда (ст. 312 УК РБ), недоброкачественный ремонт автотранспортного средства или путей сообщения (ст. 313 УК РБ), нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 314 УК РБ), нарушение правил международных полетов (ст. 315 УК РБ), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов (ст. 316 УК РБ), нарушение правил дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств (ст. 317 УК РБ), выпуск в эксплуатацию технически неисправного автодорожного транспортного средства либо незаконный допуск к управлению им (ст. 318 УК РБ), нарушение правил содержания автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений (ст. 319 УК РБ), нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 320 УК РБ), нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 321 УК РБ).

УК Азербайджанской Республики (далее УК АЗР) в Раздел «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» в главу 29 «Преступления против правил безопасности транспортных средств» включает: нарушение правил безопасности движения и правил эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта (ст. 262 УК АЗР), нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 263 УК АЗР), оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 264 УК АЗР), недоброкачественный ремонт транспортных средств или выпуск их

в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 265 УК АЗР), приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 266 УК АЗР), нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспортных средств (ст. 267 УК АЗР), нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 268 УК АЗР), неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 269 УК АЗР), нарушение правил международных полетов (ст. 270 УК АЗР).

УК Грузии в Разделе девятом «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» в главе XXXIV «Транспортные преступления» в качестве таких преступлений предусматривает нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта и канатной дороги (ст. 275 УК Грузии), нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта (ст. 276 УК Грузии), недобросовестный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 277 УК Грузии), приведение в негодность для эксплуатации транспортных средств (ст. 278 УК Грузии), оставление в опасности судна капитаном (ст. 279 УК Грузии), нарушение правил международных полетов (ст. 280 УК Грузии), нарушение правил безопасности движения транспорта (ст. 281 УК Грузии), самовольную остановку поезда (ст. 282 УК Грузии), нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистрального трубопровода (ст. 283 УК Грузии).

Раздел 9 «Преступления против общественной безопасности компьютерной информации, общественного порядка, общественной нравственности и здоровья населения», охватывая главу 23 «Преступления против общественной безопасности», УК Республики Армения (далее УК РА) к числу транспортных преступлений относит нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 241 УК РА), нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 242 УК РА), передачу транспортного средства лицу, находящемуся в состоянии опьянения или не достигшему шестнадцатилетнего возраста (ст. 243 УК РА), оставление места дорожно-

транспортного происшествия (ст. 244 УК РА), недоброкачественный ремонт транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 245 УК РА), порчу транспортных средств или путей сообщения (ст. 246 УК РА), нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 247 УК РА), нарушение правил безопасности при строительстве, при эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 248 УК РА), неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 249 УК РА), нарушение правил международных полетов (ст. 250 УК РА).

УК Республики Молдовы в главе XII «Транспортные преступления» устанавливает в качестве таковых нарушение правил полетов (ст. 262 УК Республики Молдовы), нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта (ст. 263 УК Республики Молдовы), нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством (ст. 264 УК Республики Молдовы), выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств (ст. 265 УК Республики Молдовы), оставление места транспортного происшествия (ст. 265 УК Республики Молдовы), недоброкачественный ремонт путей сообщения железнодорожных, водных, воздушных транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 267 УК Республики Молдовы), умышленное повреждение или разрушение путей сообщения и транспортных средств (ст. 268 УК Республики Молдовы), нарушение правил об охране и безопасности движения (ст. 269 УК Республики Молдовы), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 270 УК Республики Молдовы), умышленное блокирование транспортных путей (ст. 271 УК Республики Молдовы), понуждение работника железнодорожного, водного, воздушного или автомобильного транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей (ст. 272 УК Республики Молдовы), угон транспортного средства (ст. 273 УК Республики Молдовы), угон транспортного средства с живой тягой, а также тяглового скота (ст. 274 УК Республики Молдовы), угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна (ст. 275 УК Республики Молдовы), фальсификацию иденти-

фикационных элементов автотранспортного средства (ст. 276 УК Республики Молдовы), использование автотранспортного средства с фальсифицированными идентификационными элементами (ст. 277 УК Республики Молдовы).

В Разделе шестом «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» в главе XVIII «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» УК Республики Узбекистан относит к числу таких преступлений: нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, морского, речного или воздушного транспорта (ст. 280 УК Республики Узбекистан), допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 261 УК Республики Узбекистан), нарушение правил ремонта или выпуска в эксплуатацию транспорта (ст. 262 УК Республики Узбекистан), приведение в негодность железнодорожного, морского, речного, воздушного транспортного средства или путей сообщения (ст. 263 УК Республики Узбекистан), угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна (ст. 264 УК Республики Узбекистан), нарушение правил международных полетов (ст. 265 УК Республики Узбекистан), нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 265 УК Республики Узбекистан), угон транспортных средств (ст. 267 УК Республики Узбекистан), нарушение правил по обеспечению безопасной работы транспорта (ст. 268 УК Республики Узбекистан), нарушение правил пользования автомобильными дорогами и их охраны (ст. 269 УК Республики Узбекистан).

УК Республики Казахстан в главе 12 «Транспортные преступления» к числу таких преступлений относит нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 295 УК Республики Казахстан), нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 296 УК Республики Казахстан), оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 297 УК Республики Казахстан), недоброкачественный ремонт дорожно-транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, допуск к управле-

нию транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 298 УК Республики Казахстан), умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 299 УК Республики Казахстан), нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 300), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 301 УК Республики Казахстан), нарушение действующих на транспорте правил (ст. 302 УК Республики Казахстан), нарушение правил безопасности при строительстве или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 303 УК Республики Казахстан), повреждение или нарушение трубопроводов (ст. 304 УК Республики Казахстан), неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 305 УК Республики Казахстан), нарушение международных правил полетов (ст. 306 УК Республики Казахстан).

В Разделе IX «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» в главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» УК Киргизской Республики признает таковыми: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 280 УК Киргизской Республики), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 281 УК Киргизской Республики), недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 282 УК Киргизской Республики), приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 283 УК Киргизской Республики), допуск к управлению транспортными средствами лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 284 УК Киргизской Республики), нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 285 УК Киргизской Республики), нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 286 УК Киргизской Республики), нарушение правил пользования автомобильными дорогами и их охраны (ст. 287 УК Киргизской Республики), нарушение правил международных полетов (ст. 288 УК Киргизской Республики).

УК Эстонской Республики в главе 23 «Виновные деяния против безопасности движения и эксплуатации транспорта» предусматривает ответственность за: нарушение лицом, управляющим транспорт-

ным средством, требований движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 422 УК Эстонской Республики), нарушение лицом, управляющим транспортным средством, требований безопасности движения и эксплуатации транспортных средств по неосторожности (ст. 423 УК Эстонской Республики), управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 424 УК Эстонской Республики), нарушение требований безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 425 УК Эстонской Республики), незаконное использование обозначений, предназначенных для оперативных транспортных средств (ст. 426 УК Эстонской Республики), нарушение правил международных полетов (ст. 427 УК Эстонской Республики), провоз пассажиром на воздушном судне легковоспламеняющихся и едких веществ (ст. 428 УК Эстонской Республики), непринятие мер по спасению другого судна при столкновении судов (ст. 429 УК Эстонской Республики), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 430 УК Эстонской Республики).

Анализ положений УК стран ближнего зарубежья и Балтии показывает, что, как и УК РФ, все они предусматривают ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного и механического транспорта; нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств или путей сообщения; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие; нарушение правил безопасности международных полетов.

Сравнительный анализ уголовного законодательства Российской Федерации с законодательством стран ближнего зарубежья и Балтии позволяет сделать вывод о значительной их схожести. Объясняется это, на наш взгляд, не только историческим прошлым этих стран, входивших в единое политическое, экономическое и территориальное пространство, но и принятием в 1991 г. Новых Основ уголовного законодательства Союза ССР и республик, а после распада СССР и разработкой в 1996 г. Модельного Уголовного кодекса стран государств – участников СНГ, которые и были учтены при разработке Уголовных кодексов в данных странах.

Вместе с тем, каждая из стран ближнего зарубежья и Балтии не пошла путем механического копирования положений УК РФ, прив-

нося в свое национальное законодательство культурно-национальные особенности, обычаи, традиции. Это касается разработки и норм об ответственности за транспортные преступления. Так, если по УК РФ нарушение правил безопасности и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ) образует преступление только при причинении тяжкого вреда здоровью человека либо причинении крупного ущерба, то по УК Республики Беларусь (ст. 314 УК РБ) достаточно причинения и менее тяжкого телесного повреждения, но рассматривается причинение ущерба только в особо крупном размере. По УК Украины (ст. 276 УК Украины) преступление имеет место только при создании опасности для жизни людей либо наступлении иных тяжких последствий (ч. 1), при причинении вреда средней тяжести либо тяжких телесных повреждений или крупного материального ущерба (ч. 2), при гибели людей (ч. 3).

УК Республики Беларусь (ст. 309 УК РБ) требует в данной ситуации наступления смерти человека, крушения, аварии либо иных тяжких последствий (ч. 1), менее тяжкого телесного повреждения либо ущерба в особо крупном размере (ч. 2).

По УК Республики Молдовы (ст. 263 УК Республики Молдовы) требуется причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо имущественного ущерба в крупном размере (ч. 1), наступление смерти и иных тяжких последствий (ч. 2).

По УК Республики Казахстан (ст. 295 УК Республики Казахстан) необходимо наступление тяжкого или средней тяжести вреда здоровью (ч. 1), смерти человека (ч. 2), смерти двух или более лиц (ч. 3), создание угрозы наступления указанных последствий (ч. 4).

Содержание ч. 1 и ч. 2 ст. 280 УК Киргизской Республики совпадает с ч. 1 и ч. 2 ст. 295 УК Республики Казахстан, а ч. 3 требует наступления гибели нескольких людей.

УК Республики Узбекистан (ст. 260 УК Республики Узбекистан) предусматривает причинение вреда здоровью средней тяжести и тяжкого (ч. 1), возникновение человеческих жертв, катастроф и иных тяжких последствий.

Статья 262 УК Азербайджанской Республики сконструирована так же, как и ст. 263 УК РФ, за исключением упоминания причинения крупного ущерба.

УК Эстонской Республики в главе 23 «Виновные деяния против безопасности движения и эксплуатации транспорта» предусматривает такие составы, которых нет в УК РФ: нарушение лицом, управляющим транспортным средством, требований движения и эксплуатации транспортных средств по неосторожности (ст. 423 УК Эстонской Республики), управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 424 УК Эстонской Республики), нарушение требований безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 425 УК Эстонской Республики), незаконное использование обозначений, предназначенных для оперативных транспортных средств (ст. 426 УК Эстонской Республики), провоз пассажирами на воздушном судне легковоспламеняющихся и едких веществ (ст. 428 УК Эстонской Республики), непринятие мер по спасению другого судна при столкновении судов (ст. 429 УК Эстонской Республики), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 430 УК Эстонской Республики).

Имеются отличия и в конструкции норм, предусматривающих нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Так, по УК РФ (ст. 264 УК РФ) требуется наступление тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1), смерти человека (ч. 3) и смерти двух и более лиц (ч. 5). А ч. 2, ч. 4 и ч. 6 данной статьи предусматривают ответственность за причинение указанных последствий при управлении транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения. Согласно УК Украины (ст. 286 УК Украины) предусмотрено причинение вреда здоровью средней тяжести (ч. 1), тяжкого вреда (ч. 2) или гибель нескольких лиц (ч. 3). УК Республики Беларусь (ст. 314 УК РБ) устанавливает последствия в виде тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо ущерба в крупном размере (ч. 1), смерти человека (ч. 2), смерти двух или более лиц (ч. 3). Аналогичным образом сконструированы ст. 281 УК Киргизской Республики и ст. 263 УК Азербайджанской Республики.

Сходны с содержанием ст. 264 УК РФ ст. 264 УК Республики Молдовы, ст. 296 УК Республики Казахстан. Статья 266 УК Республики Узбекистан требует наступления последствий в виде причинения вреда средней тяжести и тяжкого (ч. 1), смерти человека (ч. 2), человеческих жертв, катастрофы и иных тяжких последствий (ч. 3).

Во всех УК ближнего зарубежья за исключением УК Украины, Республики Молдовы, Республики Узбекистан и Эстонской Республики предусмотрена ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов.

Только УК Грузии устанавливает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации канатной дороги. Такая позиция заслуживает внимания и целесообразно, на наш взгляд, отразить это и в УК РФ.

Заслуживают внимания и положения УК Киргизской Республики и Республики Узбекистан, предусматривающие ответственность за нарушение правил пользования автомобильными дорогами и их охраны. А положения УК Республики Беларусь – за нарушение правил содержания автомобильных дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений.

В то же время УК Украины, Республики Беларусь, Азербайджана, Республики Узбекистан и Республики Молдовы относят к числу транспортных преступлений незаконное завладение либо угон транспортных средств. В УК РФ угон судна воздушного или водного либо железнодорожного подвижного состава рассматривается как преступление против общественной безопасности (ст. 211 УК РФ), а неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения – как преступление против собственности (ст. 166 УК РФ).

Не предусмотрена в УК РФ, а отличие от УК Украины, Республики Беларусь, Грузии, Республики Молдовы, Республики Казахстан и Эстонской Республики ответственность за самовольную без надобности остановку поезда. УК Украины, Республики Беларусь и Республики Молдовы в качестве самостоятельного преступления предусматривают блокирование транспортных коммуникаций.

К транспортным преступлениям УК Украины и Республики Молдовы относят уничтожение, подделку или замену номеров узлов и агрегатов транспортного средства. УК РФ разместил данный состав в главе «Преступления против порядка управления» (ст. 326 УК РФ).

УК Азербайджанской Республики и Республики Казахстан к числу рассматриваемых преступлений относят оставление места

дорожно-транспортного происшествия. В УК РФ данный состав отсутствует.

УК Эстонской Республики, Республики Казахстан и Республики Узбекистан, как и УК РФ (ст. 264.1 УК РФ) устанавливают ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, а УК Киргизской Республики и Азербайджанской Республики предусматривают ответственность за допуск к управлению транспортными средствами лица, находящегося в состоянии опьянения. По УК Республики Армения признается преступлением передача транспортного средства лицу, находящемуся в состоянии опьянения, либо не достигшему шестнадцатилетнего возраста.

Только УК Украины рассматривает в качестве преступлений принуждение работника транспорта к неисполнению своих обязанностей (ст. 280 УК Украины), нарушение правил использования воздушного пространства (ст. 282 УК Украины), несообщение капитаном названия своего судна при столкновении судов (ст. 285 УК Украины), нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения (ст. 288 УК Украины), а УК Республики Беларусь (ст. 316 УК РБ) – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов.

В УК Республики Молдовы имеется такой состав как угон транспортного средства с живой тягой, также тяглового скота (ст. 270 УК Республики Молдовы), а в УК Эстонской Республики (ст. 426 УК Эстонской Республики) – незаконное использование обозначений, предназначенных для оперативных транспортных средств, провоз пассажиром на воздушном судне легковоспламеняющихся и едких веществ, непринятие мер по спасению другого судна при столкновении судов.

## **6.2. Особенности законодательства об ответственности за транспортные преступления в странах дальнего зарубежья**

Анализ УК отдельных стран дальнего зарубежья свидетельствует об их различном подходе к определению транспортных преступлений. Так, УК Федеративной Республики Германии в Разделе 28 предусматривает § 315, в котором установлена ответственность за

разрушение, повреждение, устранение устройств или средств перевозки, препятствия, ложные сигналы на железнодорожном, рельсовом, подвесном, морском или воздушном транспорте, если создается опасность здоровью или жизни другого человека или чужим вещам, имеющим значительную стоимость. А в § 315-а – за создание опасности на железнодорожном, водном или воздушном транспорте лицом, управляющим данным видом транспорта.

Отдельно в § 315-б предусмотрена ответственность за опасное вмешательство в дорожное движение путем разрушения, повреждения или устранения устройств или транспортных средств, а в § 315-с – за нарушение правил безопасности дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, в том числе и находящимся в состоянии алкогольного опьянения. При этом наступление каких-либо последствий не требуется.

УК Королевства Швеции не устанавливает специальную ответственность за транспортные преступления. Поэтому, на наш взгляд, можно предположить, что нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие причинение вреда здоровью или причинение смерти другому человеку, квалифицируются по статьям главы 3 «О преступлениях против жизни и здоровья», а при причинении имущественного вреда – по статьям главы 12 «О преступлениях, причиняющих ущерб».

УК Королевства Норвегии предусматривает лишь главу 30 «Преступления на море», в которой установлена ответственность за выход в море на непригодном для этого судне (§ 304 УК Королевства Норвегии), оставление без необходимой помощи в сложной морской ситуации (§ 313 УК Королевства Норвегии), неоказание помощи при столкновении или выполнении маневра, при угрозе чьей-либо жизни и здоровью (§ 314 УК Королевства Норвегии), включение личных записей в судовой журнал (§ 315 УК Королевства Норвегии). Что же касается нарушения правил безопасности движения и эксплуатации других видов транспортных средств, то УК не предусматривает за это специальной ответственности, в связи с чем можно также предположить, что деяния виновных квалифицируются по статьям главы 22 «Преступления против жизни, организма и здоровья».

УК Королевства Нидерландов в Разделе XXIX «Преступления, связанные с судоходством и авиацией» в ст. 381 устанавливает от-

ветственность за пиратство, в ст. 385-а – за захват воздушного судна или установление над ним контроля, в ст. 386 – за захват морского судна лицом, находящимся на борту, в ст. 407 – за выброс капитаном судна груза за борт, в ст. 408 – за умышленное уничтожение или повреждение лицом собственности на борту судна, а в ст. 409 – за осуществление капитаном не имеющим на это права, плавания под флагом Нидерландов, а также за незаконное использование капитаном судна отличительного знака военного корабля.

Другие виды транспортных преступлений законодателем специально не выделяются.

УК Республики Сербии выделяет специальную главу XVIII «Преступные деяния против безопасности дорожного движения», где сосредоточен ряд преступлений. Это: создание угрозы безопасности дорожного движения (ст. 195 УК Республики Сербии), если оно повлекло причинение легких телесных повреждений другому лицу; если в результате такого нарушения создавалась угроза жизни, здоровью либо имуществу в значительных размерах; создание угрозы безопасности дорожного движения посредством опасных действий или применения опасных средств (ст. 197 УК Республики Сербии), выразившееся в уничтожении, повреждении дорожного и сигнального сооружения, оборудования, размещении препятствий на дорожном полотне; не оказание помощи лицу, пострадавшему в дорожно-транспортном происшествии (ст. 198 УК Республики Сербии), халатное отношение к обеспечению безопасности дорожного движения (ст. 199 УК Республики Сербии), нарушение правил перевозки взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ (ст. 200 УК Республики Сербии), особо опасные правонарушения против безопасности дорожного движения (ст. 201 УК Республики Сербии), к числу которых относятся деяния, повлекшие причинение здоровью хотя бы одного лица тяжкого вреда либо смерти.

В УК Аргентинской Республики в VII Разделе «Преступления против общественной безопасности» в главе II выделены преступления против безопасности средств транспорта и связи, в качестве которых предусмотрены: любое умышленное действие, угрожающее безопасности судна, плавучего сооружения или воздушного судна (ч. 1 ст. 190 УК Аргентинской Республики), а также если в ре-

зультате данное деяние повлекло кораблекрушение, посадку судна на мель или воздушную катастрофу (ч. 2), а также причинение телесного повреждения человеку (ч. 3) либо смерть человека (ч. 4), задержание или воспрепятствование движению поезда (ст. 191 УК Аргентинской Республики), любое действие, способное прервать действие телеграфа или телефона, а также, если кто-то бросил предмет, обладающей ударной силой (ст. 193 УК Аргентинской Республики), за воспрепятствование нормальному функционированию наземного, водного и воздушного транспорта, службы связи, электроснабжения и водоснабжения (ст. 194 УК Аргентинской Республики), оставление своих постов машинистами, капитанами и штурманами, механиками и другими железнодорожными и судовыми работниками до прибытия в порт или пункт назначения (ст. 195 УК Аргентинской Республики), неосторожное или халатное отношение к соблюдению правил или распоряжений, вызвавшее крушение поезда, кораблекрушение или иные несчастные случаи (ст. 196 УК Аргентинской Республики), нарушение телеграфной или телефонной связи и создание иных помех, а также оказание сопротивления восстановлению прерванной связи (ст. 197 УК Аргентинской Республики).

УК Японии в главе 11 «Преступления, состоящие в нарушении движения транспорта» предусмотрел следующие составы: нарушение движения транспорта и те же действия, повлекшие смерть или телесные повреждения (ст. 124 УК Японии), создание опасности для движения транспортных средств на паровой или электрической тяге и судов (ст. 125 УК Японии), провоцирование крушения транспортных средств на паровой или электрической тяге и потопления судов и те же действия, приведшие к смерти (ст. 126 УК Японии), отягчающие преступления, предусмотренного ст. 125 УК Японии, в результате создания опасности для транспортных средств на паровой или электрической тяге и судов (ст. 127 УК Японии), создание опасности для движения транспорта по неосторожности (ст. 128 УК Японии).

Таким образом, сравнительный анализ УК РФ и уголовного законодательства ряда стран дальнего зарубежья показывает, что оно значительно отличается от российского законодательства. Прежде всего, обращает на себя внимание тот факт, что в странах дальнего зарубежья отсутствует единая система транспортных преступлений.

Из рассмотренных нами УК данных стран видно, что только УК Японии, Аргентинской Республики и Республики Сербии выделяют отдельные главы, в которых установлена ответственность за транспортные преступления. Их анализ показывает, что в целом они охватывают данные преступления в объеме, установленном в УК РФ. Исключение представляет, пожалуй, деяние, предусмотренное ст. 269 УК РФ (нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов).

В УК Королевства Норвегии выделена отдельная глава «Преступления на море», касающаяся только преступлений на морском транспорте. Другие виды транспортной безопасности в данном УК специально не предусмотрены.

При таком построении системы транспортных преступлений образуется значительный пробел, и по существу рассматриваются общие составы преступлений против жизни, здоровья и собственности (имущества), что нивелирует характерные особенности именно преступлений транспортных.

## **ГЛАВА 7. КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

### **7.1. Общая криминологическая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

Сфера безопасности движения и эксплуатации транспорта как объект особой правовой охраны выделена законодателем в отдельную 27 главу УК РФ не случайно. Научно-технический прогресс в совокупности с его позитивными последствиями predetermined новые требования к условиям безопасности и техническому порядку в обществе. Этому сопутствовало стремительное развитие различных видов транспорта (водного, железнодорожного, воздушного, автомобильного), увеличение их мощности, скорости и маневренности. Граждане оказались практически напрямую вовлечены в технические процессы, а также прямые и косвенные последствия неумелых, неквалифицированных, небрежных и иных действий, связанных с источниками повышенной опасности, что послужило основой для правового регулирования этой сферы жизнедеятельности общества путем разработки соответствующих обязанностей, запретов и рекомендаций лицам, которые управляют транспортным средством или эксплуатируют его. К тому же развитие транспортной системы страны является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации и улучшения качества жизни населения<sup>195</sup>.

Общим собирательным термином, определяющим сферу безопасности движения и эксплуатации транспорта, следует считать «транспортную безопасность», как некое состояние защищенности всех объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

---

<sup>195</sup> Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (в ред. от 13.10.2016 г.). URL: <http://consultant.ru>.

от так называемых актов незаконного вмешательства<sup>196</sup>. Обеспечение этого вида безопасности является одной из важнейших задач государства в условиях реально существующих и постоянно нарастающих угроз. Это очевидно, если судить о последствиях аварий и катастроф, связанных с эксплуатацией транспорта, чему всегда сопутствуют людские и экономические потери.

Основу таких угроз, безусловно, составляет сам человек (или так называемый человеческий фактор), который своим беспечным, легкомысленным поведением, игнорированием соответствующих правил и стандартов создает ситуации, чреватые наступлением тяжелых последствий. Зачастую аварии и катастрофы сопровождаются многочисленными жертвами и пострадавшими, огромным материальным ущербом. Данные международных экспертных организаций просто шокируют – только на автомобильных дорогах в мире ежегодно погибает 1,24 млн человек, и есть все шансы, что этот показатель к 2030 году может увеличиться втрое, до 3,6 млн человек<sup>197</sup>.

Конечно же, здесь следует брать во внимание не только те преступления, которые являются следствием халатности и небрежности отдельных субъектов, но и факты умышленных действий посредством совершения актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность транспортного комплекса Российской Федерации. Беспрецедентная эскалация терроризма и диверсий в последние годы на объектах транспорта<sup>198</sup> свидетельствует о необходимости создания условий для надежного обеспечения транспортной безопасности.

По словам Генерального Прокурора РФ В. Чайки состояние законности в транспортной сфере, и особенно в области безопасности пассажиров, остается проблемным. Только в 2015 году аварийность на водном транспорте выросла на 60 %, на 25 % возросло число авиационных происшествий. На протяжении последних лет на

---

<sup>196</sup> Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 21.12.2016). URL: <http://consultant.ru>.

<sup>197</sup> *Любимов Л. В.* Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциация ответственности участников дорожного движения. Воронеж, 2015. С. 55.

<sup>198</sup> *Глухов Н. И., Середкин С. П.* Транспортная безопасность: конспект лекций. Иркутск, 2013. С. 8.

низком уровне остается ситуация с безопасностью на железнодорожном транспорте<sup>199</sup>. В этой связи не случайно в числе угроз государственной и общественной безопасности названы аварии и катастрофы, в том числе связанные и с ухудшением технического состояния объектов инфраструктуры<sup>200</sup>.

Для оценки уровня транспортной безопасности необходим контроль количественных показателей аварийности и ущерба для различных видов транспортной деятельности, а также характеристика уровня и степени угроз транспортной безопасности.

Уровень транспортной безопасности – это величина, обратно пропорциональная количественным показателям аварийности и ущерба по видам транспортной деятельности, а также характеристика степени угроз транспортной безопасности в транспортной системе РФ<sup>201</sup>. Характерное для российских транспортных условий ранжирование видов транспорта по их безопасности (опасности) в течение многих лет выглядело следующим образом.

*Таблица 1*

**Годовые показатели транспортной безопасности в Российской Федерации (усреднено за 1992–2008 гг.)<sup>202</sup>**

Ранг опасности	IV	III	II	I
Вид транспорта	Автомобильный	Воздушный	Водный	Железнодорожный
Количество крупных аварий и аварий	1 087 360	92	151	32
Количество погибших	130 240	623	41	16

<sup>199</sup> См.: Доклад Генерального Прокурора Российской Федерации В. Чайки на заседании Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. 27 апреля 2016 года. URL: <http://genproc.gov.ru/smi/news/news-1078221/>.

<sup>200</sup> Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации». URL: <http://consultant.ru>.

<sup>201</sup> Проблемы формирования государственной политики транспортной безопасности / В. Я. Якунин, С. С. Сулакшин, Б. Н. Порфирьев и др. М., 2006. С. 48.

<sup>202</sup> URL: [https://yandex.ru/images/search?img\\_url=https](https://yandex.ru/images/search?img_url=https).

Кстати, за последние годы ситуация с аварийностью по видам транспорта не изменилась. Самым массовым и в то же время небезопасным по-прежнему считается автомобильный транспорт. Количество аварий, число жертв и величина ущерба в автомобильном транспорте на 2–3 порядка превосходят показатели иных видов транспорта, а ежегодные потери от транспортных происшествий достигают 8 % от валового внутреннего продукта<sup>203</sup>.

Высокий уровень аварийности наблюдается на морском и речном транспорте. Так, по данным Ливерпульской ассоциации страховщиков, в результате аварий ежегодно в мире получают повреждения около 8 000 судов<sup>204</sup>. Только за период с 2000 по 2005 гг. на морском и речном флоте России отмечено свыше 200 происшествий<sup>205</sup>.

Существенны людские и экономические потери от аварийности на железнодорожном транспорте. Только в течение 1997–2005 гг. в России имели место 80 происшествий на железнодорожном транспорте. В настоящее время, как отмечают эксперты, с точки зрения ощущения защищенности пассажиров от преступных посягательств на транспорте, наиболее неблагоприятная ситуация наблюдается на железнодорожном транспорте. Работники транспорта также отметили объекты железнодорожного транспорта как наиболее опасные: по их мнению, скорее незащищенными и незащищенными полностью чувствуют себя 21 % работников и 21 % пассажиров железнодорожного транспорта<sup>206</sup>.

Сопоставление структуры опасений пассажиров показывает, что на всех видах транспорта значительная часть людей боится постра-

---

<sup>203</sup> Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 06.10.2015) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». URL: <http://consultant.ru>.

<sup>204</sup> Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 3.

<sup>205</sup> Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007. С. 3.

<sup>206</sup> Основные результаты исследования общественного мнения об уровне безопасности личности и деятельности органов внутренних дел Российской Федерации в 2014 году. URL: <http://www.vnii-mvd.ru/node/2902>.

дать от действий воров, террористов-экстремистов, хулиганов, мошенников. Работники всех видов транспорта в первую очередь опасаются лиц, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. Несмотря на то, что большинство опрошенных работников транспорта (63 % работников железнодорожного транспорта, 60 % работников авиации и 54 % работников водного транспорта) отмечают перемены к лучшему в работе транспортной полиции за последние один – два года, существует ряд факторов, мешающих осуществлению эффективной деятельности транспортной полиции. Основным фактором, мешающим работе транспортной полиции, работниками транспорта названа «недостаточность количества сотрудников полиции, непосредственно занятых охраной общественного порядка»<sup>207</sup>.

Вызывают повышенную тревогу и вопросы безопасности авиационного транспорта. В каждой катастрофе воздушного судна в среднем погибает 63 человека<sup>208</sup>. По данным Федеральной службы воздушного транспорта РФ, удельные показатели аварийности воздушных судов превышают в настоящее время среднемировой уровень в 5–6 раз. Так, за период с 2000 по 2015 гг. в России потерпели крушение 20 самолетов, в результате чего погибло более 1 тыс. человек (1 132 человека). Как указывают некоторые исследователи, большая часть аварий на воздушном транспорте произошла по вине пилотов, хотя два воздушных судна были сбиты ракетами и еще два – подорваны террористами<sup>209</sup>.

---

<sup>207</sup> Основные результаты исследования общественного мнения об уровне безопасности личности и деятельности органов внутренних дел Российской Федерации в 2014 году. URL: <http://www.vniimvd.ru/node/2902>.

<sup>208</sup> Указанный показатель был рассчитан с учетом анализа 100 авиакатастроф, произошедших на территории Российской Федерации, начиная с 60-х годов прошлого века, в результате которых погибло 6 320 человек.

<sup>209</sup> Шевалдин Д. Основные причины – ошибки экипажа: 20 громких авиакатастроф за последние 15 лет в России. URL: <http://ngzt.ru/analytics/view/02-11-2015-podborka-20-gromkih-aviakatastrof-za-poslednie-15-let-v-rossii-do-krusheniya-avialaynera-v-egipte-31-oktyabrya-2015-goda-multimedia>.

Особую актуальность и значимость представляет, конечно же, обеспечение безопасности дорожного движения, что связано не только с увеличением парка автотранспортных средств, но и достаточно высоким уровнем аварийности на дорогах. Результаты исследования, проведенного ВЦИОМ в 2015 году, подтверждают это: 86 % россиян считают проблему безопасности дорожного движения актуальной, 38 % заявили о том, что среди их близких или знакомых есть люди, пострадавшие либо погибшие в автокатастрофах<sup>210</sup>. Эти процессы отражаются и в судебной практике. Так, среди всех осужденных в 2014 году по главе 27 УК РФ (Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта), абсолютное большинство (98,7 %) отбывает наказание по ст. 264 УК РФ (Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств). Остальные 1,3 % осуждены по ст. 263 УК РФ (Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена), ст. 266 УК РФ (Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями) и ст. 268 УК РФ (Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта).

Особую опасность представляют преступления, связанные с эксплуатацией автотранспортных средств они наиболее распространены. Наносимый ущерб и последствия таких посягательств уже практически сопоставимы, а иногда и превышают «цену» умышленных преступлений. Так, по данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно жертвами дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) во всем мире становятся более 1,2 млн человек, а около 50 млн получают ранения или остаются инвалидами, что соответствует ущербу в 518 млрд долларов<sup>211</sup>.

Конечно же, уровень аварийности в различных странах отличается от российских показателей. Так, например, во Франции уровень

---

<sup>210</sup> URL: <http://ladaonline.ru/news/77461/>.

<sup>211</sup> Мачульская И. Г. Общие тенденции развития дорожного движения и обеспечения его безопасности в XXI веке. Обеспечение безопасности дорожного движения в России // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. 2006. № 15 (303).

смертности на дорогах в 2004 году составил чуть более 5,5 тыс. человек, а по всему ЕС – 43,7 тыс. погибших. В России же показатели аварийности на автомобильном транспорте намного превышают европейские. В нашей стране ежегодно выявляется более 30 млн правонарушителей правил дорожного движения, фиксируется более 200 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибает около 30 тыс. человек и более 250 тыс. получают ранения и увечья. Для сравнения, в России жертвами умышленных преступлений в среднем становятся от 14 до 30 тыс. человек.

Говоря об историческом опыте правовой регламентации нарушений правил дорожного движения, можно отметить, что вопрос о необходимости обеспечения безопасности дорожного движения возник не на пустом месте. Этому способствовало не только развитие научно-технического прогресса, но и распространенность происшествий с участием первых транспортных средств в конце XVIII века. Так, в 1770 году в Париже при столкновении с кирпичной стеной взорвалась паровая повозка, которой управлял некий Кюньо. Хотя день регистрации первого дорожно-транспортного происшествия датируется только 1896 годом, когда электромобиль, которым управлял Г. Уэлс, совершил наезд на велосипедиста Э. Томаса в Нью-Йорке<sup>212</sup>. В России же грубые нарушения установленных правил безопасности стали основанием привлечения виновных к ответственности в конце XVIII – начале XIX века. Так, в Сельском Судебном Уставе для государственных крестьян, утвержденном в 1839 году, предусматривалась ответственность за «скорую езду по улицам» и другим местам, в которых могут находиться граждане, в случае причинения им вреда, особенно вреда здоровью<sup>213</sup>.

Стоит отметить, что автомобильный транспорт по мере появления быстрых и мощных транспортных средств стал играть ключевую роль в развитии транспортной системы любого государства. В России к концу XX в. была создана и в целом устойчиво функционировала транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью

---

<sup>212</sup> URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki>.

<sup>213</sup> Полное собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. Том XIV. Отделение I. СПб., 1840. № 12166. С. 305.

производственной и социальной инфраструктуры страны. Последние десятилетия конца XX начала XXI веков характеризуются достаточно высокими темпами автомобилизации. Так, если в 1995 году на учете в Российской Федерации состояло почти 30 млн автомобилей, автобусов и мототранспортных средств, то через 20 лет – к концу 2015 года их число выросло почти вдвое, достигнув отметки в 55,7 млн единиц (55 699 737)<sup>214</sup>.

Большинство экономически развитых государств уже прошли этап «взрывного» роста количества легковых автомобилей, как правило, продолжающийся до уровня 300 единиц транспорта в расчете на 1 тыс. жителей, после которого темпы роста автопарка замедляются. В настоящее время в крупнейших городах мира установлен следующий уровень автомобилизации населения (число автомобилей на 1 000 жителей): Австралия – 640, Австрия – 723, Бельгия – 580, Германия – 620, Польша – 515, Финляндия – 575, Франция – 591, Швейцария – 600, Швеция – 522. В США уровень автомобилизации традиционно значительно выше, чем в Европе, и составляет в среднем по стране 809, а в мегаполисах – более 900<sup>215</sup>. В России, даже с учетом социально-экономического кризиса последних лет, наблюдается увеличение парка автотранспортных средств. Так, если в 2005 году количество транспортных средств, приходящихся на тысячу жителей, составляло только 129 единиц<sup>216</sup>, то к середине 2016 года этот показатель вырос более чем в 2 раза и составил 285 единиц<sup>217</sup>.

В процессе дорожного движения ежегодно участвует более 50 млн автомобилей, автобусов, мотоциклов. Каждые сутки на дорогах страны совершается около 600 аварий, в которых погибает более 80 чел. и получает ранения свыше 700 чел. Именно поэтому для Рос-

<sup>214</sup> URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>.

<sup>215</sup> Мачульская И. Г. Общие тенденции развития дорожного движения и обеспечения его безопасности в XXI веке. URL: [http://www.akpspb.ru/blog/zarubezhnyi\\_opyt/obschie\\_tendencii\\_razvitiya\\_dorozhnogo\\_dvizheniya\\_i\\_obespecheniya\\_ego\\_bezопасности\\_v\\_xxi\\_veke/15-45](http://www.akpspb.ru/blog/zarubezhnyi_opyt/obschie_tendencii_razvitiya_dorozhnogo_dvizheniya_i_obespecheniya_ego_bezопасности_v_xxi_veke/15-45).

<sup>216</sup> Елисеев В. В. Характеристика автотранспортной системы, аварийность в России, ОСАГО и страховое мошенничество // Адвокатская практика. № 3. 2006.

<sup>217</sup> URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/27115/>.

сии решение проблемы аварийности является приоритетным. На это обратил внимание еще в 2005 году Президент РФ В. В. Путин, выступая с ежегодным Посланием к Федеральному Собранию Российской Федерации: «... в России почти 100 человек в день погибает в дорожно-транспортных происшествиях. ... Нам следует реализовать целый комплекс мер, позволяющих преодолеть эту ужасную ситуацию»<sup>218</sup>.

В обстановке, в которую вовлечены десятки миллионов людей и большое число транспортных средств, характеризующейся высокой интенсивностью движения автомобильного транспорта, а также низким уровнем правосознания участников дорожного движения, совершается значительное количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Так, только за 10 месяцев 2015 года количество преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, составило более 28 тыс.<sup>219</sup>

Важное значение для характеристики преступлений, связанных с эксплуатацией транспортных средств, имеет анализ структуры автопарка России. Так, по состоянию на октябрь 2015 года он выглядит следующим образом:

- легковые автомобили – 43,3 млн (77,7 %);
- грузовые автомобили – более 6 млн (10,7 %);
- автобусы – более 880 тыс. (1,6 %);
- мототранспорт – 2,3 млн (4,1 %);
- иномарки – 24,8 млн (44,5 %).

В собственности физических лиц, как правило, находится легковой автотранспорт и мототранспорт – его удельный вес составляет почти 90 % всех транспортных средств. Столь высокий показатель транспортных средств, находящихся в собственности граждан России, свидетельствует с одной стороны об увеличении уровня доходов населения, а с другой – предопределяет необходимость самостоятельного контроля за техническим состоянием своих транспортных средств.

По показателям аварийности Российская Федерация входит в группу стран с высоким уровнем риска дорожного травматизма, хотя за последние годы по этому показателю ситуация в нашей стране стала улучшаться. В настоящее время в России число погибших на

---

<sup>218</sup> Российская газета. 2005. 26 апреля.

<sup>219</sup> URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>.

100 тыс. жителей не сильно превышает общемировое значение – 18 против 17,4 соответственно<sup>220</sup>, что составляет примерно столько же, сколько в некоторых африканских странах, но более чем в 4 раза выше, чем в европейских. К тому же в последние годы во многих европейских странах отмечено улучшение положения дел с обеспечением безопасности дорожного движения.

Таблица 2

**Число погибших в ДТП в России  
и некоторых странах мира<sup>221</sup>**

Страна	Число погибших в ДТП (на 100 тыс. жителей)
Россия	18–20
Украина	21,5
Грузия	16,8
Польша	9
Венгрия	12,3
Германия	4–5
Франция	4–5
Нидерланды	4,8
Великобритания	5,4
Швеция	3
США	12–14
Австралия	8,1

<sup>220</sup> Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Всемирная организация здравоохранения. 2015. URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/ru/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ru/).

<sup>221</sup> Киврин К. «Дорожный террор»: к чему приводит большое число ДТП в России. URL: <http://kgd.ru/news/society/item/41373-dorozhnyj-terror-k-chemu-privodit-bolshoe-chislo-dtp-v-rossii> Вишневский А., Фаттахов Т. Смертность от ДТП в России на фоне других стран. URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/2012/0527/tema03.php>; Астахова А. Дороги, деньги, жизнь. URL: [http://findref.ucoz.ru/news/dorogi\\_dengi\\_zhizn/2010-01-15-87](http://findref.ucoz.ru/news/dorogi_dengi_zhizn/2010-01-15-87).

В России же, напротив, темпы прироста погибших и раненых опережали в течение многих лет темпы прироста автопарка<sup>222</sup>. Аварийность на транспорте наносит экономике страны значительный материальный ущерб, составляющий примерно 2–3 % внутреннего валового продукта.

Начало XXI века ознаменовалось значительным ежегодным ростом аварийности на транспорте. Так, только за период с 2000 по 2004 гг. количество ДТП возросло на треть (+ 32,3 %), число погибших – на 17 %, а число раненых – на 40 %. За период с 2004 по 2015 годы в ДТП погибло более 328,5 тыс. чел., число раненых за этот период – почти 3 млн человек. Одну четверть от общего числа погибших составили люди активного трудоспособного возраста – 26–40 лет<sup>223</sup>.

В 2014 году общее количество ДТП составило почти 200 тыс., в результате которых погибло почти 27 тыс. чел., 252 тыс. получили ранения различной степени тяжести. В 2015 году ситуация в сфере безопасности дорожного движения несколько улучшилась – 184 тыс. ДТП, более 23 тыс. погибших и более 231 тыс. пострадавших. Больше половины пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) составили мужчины. Примерно четверть из получивших травмы – женщины, а более 8,2 % – дети.

Наиболее уязвимыми участниками дорожного движения являются дети. Эксперты всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) посчитали, что на дорогах мира каждые 4 минуты погибает ребенок. Молодые люди, как правило, еще не обладают навыками и опытом поведения на улицах и дорогах, они требуют особого, пристального внимания к себе. В зависимости от особенно-

---

<sup>222</sup> *Кирьянов В. Н.* О государственной политике в области обеспечения безопасности дорожного движения // Транспортная безопасность и технологии. 2005. № 4.

<sup>223</sup> *Кашкина Е. В.* Профилактика безопасности дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.»: лекция. Домодедово, 2008. С. 3.

стей социально-экономического развития регионов и субъектов Российской Федерации, показатели травматизма среди детей в результате дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) распределены неравномерно. Вместе с тем, уровень детского дорожно-транспортного травматизма в целом (ДДТТ) составляет примерно 10 %. Основную группу риска детского дорожно-транспортного травматизма, по статистике ГИБДД<sup>224</sup>, составляют дети в возрасте от 7 до 16 лет, а пик травматизма приходится на периоды школьных каникул. Так, за январь–октябрь 2015 г. в Российской Федерации произошло 16 514 ДТП с участием детей до 16 лет, 7,2 тыс. из которых были пассажирами. За указанный период погибло 636 детей, 17 691 получили травмы различной степени тяжести<sup>225</sup>. Однако приведенные статистические данные не в полной мере отражают общую картину ДДТТ, так как показатели рассчитывают по количеству пострадавших детей до 16 лет, тем не менее, ребенком считается лицо, не достигшее 18 лет. В этой связи ГИБДД в последние годы стало оценивать масштабы детского дорожно-транспортного травматизма до достижения восемнадцатилетнего возраста. Стало быть, количество пострадавших несовершеннолетних за указанный период 2015 года составило почти 21 тыс. человек, 793 из которых погибли, почти 18 тыс. получили ранения.

С точки зрения риска дорожно-транспортных происшествий, в течение года наиболее опасными месяцами являются апрель и май, а также конец августа и сентябрь. Из дней недели наиболее часто ДТП с участием детей происходят в понедельник и пятницу. Наиболее аварийное время суток – с 8 до 9 часов утра, когда дети идут в школу, и с 15 до 20 часов, когда они возвращаются домой, и увеличивается поток транспорта<sup>226</sup>.

---

<sup>224</sup> URL: <http://www.gibdd.ru>.

<sup>225</sup> Там же.

<sup>226</sup> Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: методическое пособие. М., 2005; *Добрая дорога детства* // Всероссийская специализированная газета. 2007. № 9.

Сложившееся положение – результат снижения ответственности за безопасность детей на дорогах в первую очередь самих родителей. Необходимо отметить, что в последнее время статистика свидетельствует о сокращении доли ДТП, происходящих по вине детей. В подавляющем большинстве случаев дети становятся жертвами в результате нарушений водителями транспортных средств основополагающих требований правил дорожного движения: превышения установленной скорости движения, выезда на встречную полосу, управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, несоблюдения безопасной скорости движения вблизи остановок общественного транспорта и пешеходных переходов<sup>227</sup>.

Преступления, связанные с эксплуатацией автотранспортных средств – весьма специфический элемент как неосторожной, так и общей структуры преступности, и в силу целого ряда причин точное определение фактических параметров указанной разновидности преступлений представляет значительные трудности. Поэтому различные источники оперируют самыми разнообразными количественными показателями, которые хотя и не раскрывают полностью истинное положение дел, но все же, взятые вместе, позволяют в самых общих чертах представить их уровень и распространенность.

Одним из важных криминологических показателей общественной опасности преступлений, связанных с эксплуатацией транспортных средств, является ее количественная характеристика. Этот показатель характеризует степень общественной опасности этих преступлений, и в криминологии с ним, как правило, связывают удельный вес в общей структуре преступности, состояние, динамику и распространенность данных преступлений. Вместе с тем, данные официальной статистической отчетности об уровне аварийности следует анализировать через призму латентности. Именно фактом ла-

---

<sup>227</sup> *Добрая дорога детства // Всероссийская специализированная газета. 2007. № 14.*

тентности во многом объясняется то, что многие неосторожные преступления, в том числе преступления, связанные с нарушением эксплуатации транспортных средств, в основном выявляются лишь в результате обнаружения последствий, предусмотренных в законе (причинение тяжкого вреда личности).

Таблица 3

**Динамика аварийности в России и ее последствия<sup>228</sup>**

год	кол-во ДТП	кол-во ДТП на 10 тыс. чел	погибло	ранено	ДТП по вине нетрезвых водителей	ДТП по вине пешеходов
2004	208 558	63,8	34 506	251 386	21 569	52 302
2005	223 342	67,4	33 957	274 864	19 567	49 610
2006	229 140	65,5	32 724	285 362	17 017	47 655
2007	233 809	65,2	33 308	292 206	15 593	43 645
2008	218 322	56,4	29 936	270 883	13 611	38 858
2009	203 618	49,4	27 659	255 484	12 327	32 435
2010	199 431	47,4	26 567	250 635	11 845	31 969
2011	199 868	46,1	27 953	25 1848	12 252	31 206
2012	203 597	44,8	27 991	258 618	12 843	28 518
2013	204 068	42,6	27 025	258437	13 581	28 177
2014	199 720	41,8	26 963	251785	16 517	26 050
2015	184 000	41,4	23 114	231197	15 323	21 951 *

Как видно из представленных данных, за период с 2004 по 2015 гг. число дорожно-транспортных происшествий несколько снизилось (- 4,3 %), однако их количество все еще остается значительным – порядка 200 тыс. в год. Снижение уровня аварийности повлекло за со-

<sup>228</sup> URL: <http://www.gibdd.ru/>.

\* Данные о количестве ДТП, произошедших по вине пешеходов, взяты за период с января по ноябрь 2015 года.

бой и сокращение числа погибших (- 22 %). В абсолютных цифрах – благодаря комплексу мер по обеспечению безопасности дорожного движения – удалось спасти более 7,5 тыс. жизней! Вместе с тем, уровень дорожного травматизма практически не изменился – примерно 250 тыс. участников дорожного движения ежегодно получают травмы различной степени тяжести.

Особую проблему для безопасности представляют по-прежнему водители, управляющие транспортными средствами в состоянии опьянения. Как отмечено в Концепции общественной безопасности в Российской Федерации, за последние годы возросло число административных правонарушений, совершаемых в состоянии алкогольного или наркотического опьянения на транспорте и в области дорожного движения, в связи с чем необходимо разработать и принять меры по повышению эффективности функционирования системы обеспечения безопасности населения на всех видах транспорта (железнодорожном, автомобильном, водном и воздушном транспорте)<sup>229</sup>.

Кстати, с учетом ужесточения мер административно-правового и уголовно-правового воздействия по отношению к лицам, управляющим автотранспортными средствами в состоянии опьянения, за последние годы удалось заметно снизить уровень «пьяной» автомобильной преступности. Так, число ДТП, совершенных по вине водителей в алкогольном или наркотическом опьянении за период с 2004 по 2015 гг. сократилось почти на треть (с 21,5 до 15,3 тысяч).

Несмотря на ужесточение ответственности за такие нарушения, в том числе и уголовной, ситуация меняется не столь кардинально. Это практически каждое десятое дорожно-транспортное происшествие, которое чревато наступлением тяжких последствий. В таких авариях гибнут люди, причиняется огромный, порой непоправимый вред здоровью, наносится серьезный материальный

---

<sup>229</sup> Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утв. Президентом РФ 14.11.2013 № Пр-2685).

ущерб. Примечательно, что в 2015 году отмечено сокращение случаев выявления водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. Однако в общее их количество не вошло еще 4,5 тыс. фактов отказа водителей от медицинского освидетельствования. По вине пьяных водителей в 2015 году погибло более 4 тыс. человек и почти 27,5 тыс. участников дорожного движения были ранены. По сравнению с 2014 годом количество погибших по вине пьяных водителей увеличилось на 16 %.

Следует отметить, что дорожно-транспортные происшествия по дням недели не имеют ярко выраженной закономерности, то есть они совершаются практически равномерно с небольшим превышением в предвыходные и выходные дни (пятницу, субботу и воскресенье).

*Таблица 4*

**Распределение дорожно-транспортных происшествий по дням недели, в %**

Дни недели	%
по понедельникам	13,7
по вторникам	13,2
по средам	13,1
по четвергам	13,8
по пятницам	15,7
по субботам	16,1
по воскресеньям	14,3

Конечно же, на состояние аварийности оказывают влияние и внешние условия, в том числе время суток. Так, в темное время суток совершается каждое третье ДТП, а в период времени с 17 до 21 часа совершается более четверти всех аварий (26,4 %).

Диаграмма 1

**Распределение дорожно-транспортных происшествий по времени суток, %**



Результаты многочисленных статистических наблюдений показывают, что закономерности распределения дорожно-транспортных происшествий в зависимости от времени суток, времени года, сезона, погодных условий и других факторов в целом наблюдаются. Интенсивность аварий в конкретные временные периоды может объясняться не только плохими погодными условиями, но и возрастанием социальной активности населения (дачный сезон, каникулярный отпуск и т. д.). К тому же определенная часть владельцев транспортных средств специально стала воздерживаться от поездок, например, в осенне-зимний период, плохую погоду (дождь, снег, гололед) и т. д. Так, нами замечено, что число ДТП заметно увеличивается в августе и декабре, что очевидно объясняется увеличением потока транспортных средств в период летних каникул и отпусков, а также предновогодней суетой. Тем не менее, некоторые специалисты отмечают, что не всегда пики аварийности совпадают с периодами плохой погоды. Так, на дорогах Иркутской области сотрудники ГИБДД и сами водители в большей мере опасаются хорошего времени года<sup>230</sup>.

<sup>230</sup> Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов; под ред. В. В. Лунеева. СПб., 2011. С. 60.

Следует отметить, что в 2015 году при улучшении показателей безопасности дорожного движения и общем снижении числа ДТП с участием водителей и пешеходов, заметно выросло число преступлений с участием автобусов. Так, за январь – октябрь по вине водителей автобусов было зарегистрировано 4 012 ДТП (+ 8,1 %), в результате которых погибло 268 человек (+ 28,8 %) и ранено 6 272 человека (+ 12 %). При этом отмечается увеличение числа водителей, которые в момент аварии находились за рулем автобуса в состоянии опьянения (+ 33,3 %) <sup>231</sup>.

При общем снижении числа ДТП с участием водителей мотоциклов за указанный период времени (- 17,8 %), несколько выросло количество аварий, допущенных мотоциклистами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения (+ 3,5 %). При этом следует учитывать и значительную латентность некоторых правонарушений, в результате которых пьяные водители управляют своим транспортным средством.

Среди криминологических характеристик преступлений, связанных с эксплуатацией автотранспортных средств, важное место занимает уровень виктимности потерпевших, которые своим поведением способствуют причинению им вреда. Речь, прежде всего, идет о пешеходах, которые своим беспечным, безответственным и легкомысленным поведением нередко создают ситуации, приводящие к происшествиям на дорогах. Между тем, число аварий, произошедших по вине пешеходов, за последние десять лет сократилось вдвое – с 52 тыс. в 2004 году до 26 тыс. в 2014 году. Это стало возможным благодаря ужесточению ответственности водителей, не пропускающих пешеходов на пешеходных переходах, и повышению роли воспитательного и агитационного характера при проведении профилактической работы с населением.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что характер столкновений транспортных средств практически не меняется, но его вид (наезд, опрокидывание и т. п.) коррелирует с числом пострадавших – погибших или раненых. Так, например, при столк-

---

<sup>231</sup> URL: <http://www.gibdd.ru/>.

новении транспортных средств в каждом восьмом случае погибают люди. Такая же зависимость наблюдается и при наезде на пешехода. Количество же раненых при столкновении транспортных средств увеличивается примерно в 1,5 раза, в то время как при наезде на пешехода – травмы получает только каждый восьмой.

Таблица 5

**Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по видам ДТП в 2015 году<sup>232</sup>**

Вид ДТП	Удельный вес, %	Число погибших	Число раненых
столкновения ТС	41,4	7 739	94 542
опрокидывания ТС	9,5	2 512	18 301
наезд на стоящее ТС	3,0	575	6 242
наезд на пешехода	29,1	5 411	41 033
наезд на препятствие	6,7	1 524	12 770
наезд на велосипедиста	3,2	372	4 566
наезд на гужевой транспорт	0,0	6	50
падение пассажира	3,0	43	4 726
наезд на животное	0,3	59	617
иные виды происшествий	3,8	774	7 113

Важное место в криминологической характеристике преступлений принадлежит анализу особенностей личности преступника. Личность виновного нельзя оставлять без внимания при проведении такого рода исследования. Рассматривая личность виновного в преступном нарушении правил эксплуатации и движения транспортных средств, ученые отмечают, что это особая категория лиц, поскольку

<sup>232</sup> URL: <http://www.gibdd.ru/>.

их свойства довольно часто не соответствуют свойствам тех, кто совершает умышленные преступления<sup>233</sup>.

Многочисленные исследования показывают, что демографическая, социально-ролевая и психологическая характеристика неосторожных преступников весьма близка к усредненной характеристике соответствующих возрастных популяций населения в целом, а также контингентов, выделенных в его среде по профессиональному признаку. В то же время достоверно выявляются особенности ценностной ориентации и других психологических свойств личности. При этом, как справедливо замечают некоторые исследователи, следует остерегаться полного исключения феномена индивида, даже если принять дорожно-транспортную аварийность за атрибут современного общества, за функциональную особенность технической составляющей социального взаимодействия<sup>234</sup>.

Анализ материалов судебной и следственной практики показывает, что среди лиц, совершивших преступное нарушение действующих на транспорте правил безопасности движения, доля женщины сравнительно ниже доли женщин в общем составе преступников (6,3 %). Специалисты в области психологии считают, что признак пола не вносит серьезных корректив в криминологический анализ неосторожной преступности. Однако у женщин в некоторых участках мозолистого тела (важной части мозга) больше нервных волокон, чем у мужчин<sup>235</sup>. Из некоторого анализа особенностей психики разных полов можно сделать вывод о большей предрасположенности к совершению преступлений с неосторожной виной у мужчин. Тем не менее, это объясняется в основном тем, что традиционно профессия водителя относится к разряду «мужских», а также тем, что женщины проявляют большую аккуратность при вождении транс-

---

<sup>233</sup> Криминология / Г. А. Аванесов, С. М. Инпаков, С. Я. Лебедев, Н. Д. Эриашвили; под ред. Г. А. Аванесова. М., 2005. С. 263.

<sup>234</sup> Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / под ред. В. В. Лунеева. СПб., 2011. С. 136.

<sup>235</sup> Психология и педагогика. М., 2001. С. 32.

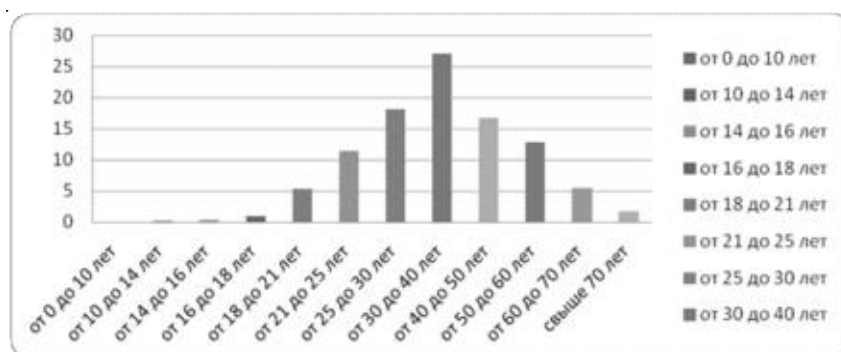
<sup>236</sup> Яковлева А. Социально-психологические детерминанты личности неосторожного преступника // Уголовное право. № 2. 2003. С. 110–112.

портных средств, они более дисциплинированы на дороге и менее склонны к нарушениям правил.

Возраст имеет немаловажное криминологическое значение. Возраст, несомненно, важен для понимания поведения людей, их потребностей и жизненных установок, что связано с особенностями каждого этапа социализации человека, выполнения им той или иной социальной роли. С возрастом изменяются его социальные функции, привычки, характер, способы реагирования на конкретные ситуации<sup>7</sup>.

Диаграмма 2

### Возраст нарушителей ПДД, %



Результаты проведенного нами исследования показывают, что наиболее криминогенной является возрастная группа 30–49 лет. Такое положение объясняется тем, что у людей, достигших этого возраста и обладающих опытом вождения автомобиля, проявляется необоснованная уверенность в возможности избежать вредных последствий при нарушении правил дорожного движения, а зачастую и пренебрежение установленными правилами. Эта возрастная группа является и самой многочисленной среди лиц, осужденных по ст. 264 УК РФ – 41,8 %. Примерно равные доли среди осужденных за ДТП

<sup>237</sup> Пинкевич Т. В. Криминологические и уголовно-правовые основы борьбы с экономической преступностью. М., 2003. С. 165.

имеют лица молодежного возраста – 25–29 лет и 18–24 года (22,2 % и 21,9 % соответственно). На лиц старшей возрастной группы (свыше 50 лет) приходится 13,7 % осужденных, на несовершеннолетних – всего 0,5 %.

Так, согласно данным судебного департамента Верховного Суда Российской Федерации в 1-м полугодии 2015 года по ст. 264 УК РФ было осуждено 5 818 человек. Женщины среди виновных в ДТП составили всего 7,5 % (434 человека, в 2014 году их было 297), в том числе 25 пенсионерок и 16 беременных. Более 43 % осужденных относятся к возрастной группе от 30 до 49 лет (2 507 человек), еще 21,5 % осуждены в возрасте 25–29 лет, менее 1 % (0,8 %) осужденных – несовершеннолетние (47 человек)<sup>238</sup>.

Образовательный уровень, семейное положение и социально-ролевая характеристика лиц, совершивших преступления в сфере безопасности транспортных средств, не имеют существенных отличий от соответствующей характеристики лиц, не привлекавшихся к уголовной ответственности.

Основную массу осужденных за преступления, связанные с эксплуатацией транспортных средств, составляют рабочие и лица без определенных занятий (39,5 % и 38 % соответственно), менее 1 % осужденных – это бывшие госслужащие. По всей видимости, это можно объяснить более высокой требовательностью, контролем и организацией в государственных и муниципальных учреждениях профилактической и воспитательной работы по снижению уровня травматизма в сфере безопасности дорожного движения.

Подавляющее большинство осужденных за ДТП имеют среднее профессиональное образование (38 %), либо общее среднее (36 %). Лишь каждый шестой из осужденных имеет высшее образование (13 %). Еще у 9 % осужденных уровень образования не превышает 9 классов средней школы. Неудивительно, что при такой ситуации больше всего среди осужденных оказалось представителей рабочих специальностей (почти 40 %) и тех, кто в трудоспособном возрасте не имеет определенного рода занятий (37,3 %)<sup>239</sup>.

---

<sup>238</sup> URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=5>.

<sup>239</sup> Суды подсчитали водителей-уголовников. URL: <http://news.rambler.ru/head/31812130/>.

Семейное положение неосторожных преступников позволяет выяснить его влияние на морально-нравственное состояние личности и характер преступного поведения. Семья является ячейкой общества и выступает фактором, стабилизирующим положение личности и выполняемых ею социально-ролевых функций. Однако неблагоприятные семейные отношения и тяжелое материальное положение могут нести в себе криминологическую нагрузку и, при стечении определенных условий, облегчить совершение преступлений. Значительная часть граждан имеет личные автомобили, но не имеет достаточных средств на полноценное их обслуживание. Необходимость поиска дополнительных источников дохода влечет за собой выполнение работы, порой связанной со значительным риском (например, «таксование» в ночное время). Напряженный ритм на основном месте работы и наличие вынужденной «дополнительной работы» не позволяют уделять достаточное внимание своей личной безопасности. Поэтому среди лиц, признанных виновными в нарушении правил безопасности и эксплуатации транспорта, высока доля тех, кто состоит в браке.

Значительный рост объема миграционных потоков и проблема занятости иностранных граждан также сказываются на уровне аварийности, поскольку часть мигрантов устраивается на работу в качестве водителей в различные предприятия и организации, часть занимается частным извозом. Те и другие достаточно часто нарушают правила дорожного движения, за что подвергаются ответственности и наказанию в соответствии с законодательством Российской Федерации. Среди осужденных по ст. 264 УК РФ мигранты составляют около 3%.

Нравственно-психологические свойства личности неосторожных преступников в целом характеризуются недооценкой общественной опасности нарушения существующих правил, их несоблюдением, чувством безответственности. В криминологической литературе продолжает сохраняться мнение, что лица, совершившие неосторожные преступления, в частности дорожно-транспортные – это нормальные, социально-интегрированные (объединенные) личности, для которых не характерны дефекты правового и нравственного сознания. Решающая роль при этом отводится ситуации преступления, в котором лич-

ность якобы проявляет лишь слабость волевых и некоторых других, главным образом психофизиологических, качеств и свойств. Между тем некоторые авторы справедливо замечают, что подавляющее большинство лиц, совершивших неосторожные преступления, отрицательно относится к общественным нормам. Их поведение характеризуется пренебрежительным отношением к тем правилам, которые общество выработало для обеспечения своей безопасности<sup>240</sup>.

Правовое сознание преступников, совершивших преступления по неосторожности, изучено еще недостаточно. Однако наши собственные наблюдения и имеющиеся данные позволяют сомневаться в случайном или ситуативном характере неосторожных преступлений и дают возможность говорить об определенных дефектах правового сознания, отличающих преступников этого рода от лиц, совершивших преступления умышленно. Опросы граждан, проведенные сотрудниками ВЦИОМ, также подтверждают это. Почти половина нарушителей ПДД, по мнению опрошенных, имеет низкий уровень культуры (47 %). Почти две трети респондентов (65 %) отметили, что потенциального нарушителя правил дорожного движения можно легко отличить по внешним признакам, а именно по особым номерам (77 %) и тонированным стеклам (72 %)<sup>241</sup>.

Специфичность дефектов правосознания преступников, совершивших преступления по неосторожности, проявляется не столько в негативном отношении к правовым нормам вообще, сколько в незнании конкретных норм, либо в неодобрении, нежелании им подчиняться, либо в отсутствии готовности следовать общим и специальным нормам предосторожности в тех видах деятельности, где они проявили неосторожность<sup>242</sup>.

В психологическом плане неосторожность складывается из различного уровня дефектов поведения и их комбинаций. Сюда относятся

---

<sup>240</sup> Криминология: учебник для вузов / под ред. В. Д. Малкова. М., 2006. С. 461.

<sup>241</sup> Безопасность дорожного движения глазами его участников, сотрудников ГИБДД и общества. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=236&uid=113800>.

<sup>242</sup> *Квашиц В. Е.* Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений: учебное пособие. М., 1977. С. 35.

дефекты восприятия, дефекты решения и, наконец, дефекты действия, объединяемые в литературе общим понятием «невнимательность», которые зачастую отражают отрицательные психологические свойства личности<sup>243</sup>.

В личности любого человека фундаментальным аспектом является тип темперамента. Неосторожное преступление может совершить человек с любым из типов темпераментов. Но наибольшую склонность к ним, согласно проведенным исследованиям, проявляют холерики и меланхолики.

1. Холерик. Его действия резки, порывисты, не всегда обдуманы, больше проводятся на бессознательном уровне. Он легко возбудим, повышенно впечатлителен, эмоционален. Часто самонадеян, легкомыслен и высокомерен. Сложно восстанавливает свое душевное равновесие, обретая покой в напряженной деятельности, что ведет к переутомлению, механическим просчетам в поведении. Особенности такого темперамента проявляются в направленности личности. Если лицо придерживается общественных интересов, то такой человек, как правило, инициативен (не всегда оправданно, в некоторых случаях рискованно), энергичен (проявляется в спонтанности, автоматичности решений и движений), принципиален («упертость» в принципах, не всегда оправданных жизнью, приводит иногда к неожиданному, нежелаемому результату). В совокупности с бедными духовными началами лицо может проявлять раздражительность (проявляющуюся в импульсивности и, как следствие – в бессознательном небрежном поведении), аффективность (что по закону будет являться смягчающим обстоятельством в предусмотренных ситуациях, в случае противоправности или аморальности поведения потерпевшего). В отличие от сангвиников и флегматиков холерик является наиболее конфликтной личностью, постоянно выясняющей отношения с другими людьми, что опять же порой приводит к необдуманным, легкомысленным решениям, связанным с определенным риском в условиях кризисной обстановки. Несмотря на свою общительность и социальную активность, такие лица отрицательно отно-

---

<sup>243</sup> Яковлев А. Социально-психологические детерминанты личности неосторожного преступника // Уголовное право. № 2. 2003. С. 110–112.

сятся к авторитарному давлению со стороны окружающих. В производственной сфере определенный авторитаризм проявляется со стороны начальников. А «психологический заслон» по отношению к их воздействию порой означает ограничение доступа полезной информации предупредительного типа (инструкции, указания и т. д.) и, как следствие, приводит к неосторожному противоправному поведению (из-за незнания или из-за недостаточного знания правил предосторожности или алгоритма действия). В целом этот «комплекс» является «хорошей» психологической платформой для преступной небрежности.

2. Меланхолик. Несмотря на стесненность в движениях, колебания и осторожность в принятии решений, его реакция часто не соответствует силе раздражителя, проявляясь во внешней заторможенности и запоздалом выборе правильного поведения для устранения возможных общественно опасных последствий, и способствует преступному легкомыслию, а иногда и небрежности (когда он не в состоянии вовремя оценить ситуацию при наличии такой необходимости). Такой человек не может сконцентрировать свое внимание, сосредоточиться на чем-либо, даже при выполнении своих обязанностей (его внимание «размыто», «рассеяно»). Он долго не может изучить инструкцию, не способен быстро выявить неисправность техники в экстремальных условиях. У него маленький объем памяти для оперативной, промежуточной, текущей информации («оперативная память»), что приводит к длительной тормозной реакции после сильного воздействия информационного поля на его восприятие. Хотя в нормальных условиях такой человек является личностью глубокой и содержательной, при неблагоприятной ситуации он может превратиться в замкнутого, боязливого, тревожного, склонного к необдуманным поступкам (даже правомерным, на первый взгляд). Такие лица малообщительны, что не позволяет им познавать все тонкости своего дела. Они лишний раз не переспросят у специалистов, если им что-то не понятно. Кроме того, люди этого типа не стремятся к расширению контактов, болезненно воспринимают неудачи в социальном общении и взаимодействии. Это часто приводит к негативным последствиям, когда человек изначально попадает в круг об-

щения лиц с негативной направленностью (не сразу проявляющейся), ему сложно сменить друзей, он подсознательно дорожит этими отношениями и в конечном счете становится заложником ситуации, благоприятной для реализации его криминогенных качеств<sup>244</sup>.

Практика показывает, что нередко в основе разнообразных нарушений правил предосторожности и общественной безопасности действительно лежат антисоциальные взгляды и привычки (эгоизм, неуважение к людям, демонстративное пренебрежение нормами предосторожности и т. д.). Эти привычки отражаются и в самом характере нарушений: грубейшие нарушения носят подчас сознательный злостный характер. К сожалению, еще значительной является доля лиц, совершающих данного рода опасные правонарушения в нетрезвом состоянии. Такие нарушения отражают во многом отрицательные социальные позиции виновных и их безответственное отношение к общественным интересам.

Распространенность пьянства среди водителей-преступников несколько превышает величину аналогичного показателя для преступности в целом. Так, среди осужденных по ст. 264 УК РФ более чем каждый третий (34 %) в момент совершения преступления находился в состоянии опьянения. В состоянии наркотического опьянения преступления совершили чуть менее 1 % осужденных (0,8 %).

На основе анализа выявленных свойств и качеств преступников, совершивших преступления против безопасности и эксплуатации транспорта, следует обозначить и наиболее типичные мотивы их противоправных действий (бездействия). Такими мотивационными установками могут выступать:

– проявление правового нигилизма, когда лицо сознательно допускает нарушение соответствующих правил или стандартов, считая их завышенными, излишними, нетипичными для соответствующего региона (например, управление транспортным средством лицом, не пристегнутым ремнем безопасности);

---

<sup>244</sup> Подробнее об этом: Яковлев А. Социально-психологические детерминанты личности неосторожного преступника // Уголовное право. № 2. 2003. С. 110–112.

– корыстно-частнособственнические мотивы, когда лицо использует транспортное средство для повышения уровня своего благосостояния, при этом нарушая соответствующие правила (например, лицо, не имея разрешения или лицензии на управление легкомоторным самолетом, организует воздушные коммерческие прогулки);

– установка на достижение личных целей (эгоизм) ради обеспечения своего благополучия, этот вид мотива внешне схож с предыдущим, но он дополняется стремлением действовать в угоду иным своим интересам и потребностям (например, лицо, отклонившись от маршрута, пытается проверить максимально допустимую скорость своего транспортного средства, проверить его управляемость в сложных климатических условиях и т. д.);

– неправильное понимание чувства товарищества и коллективизма, проявление безволия в случаях, когда лицо наравне со своим руководителем (начальником) или коллегами нарушает соответствующие правила, либо не может противостоять их влиянию, авторитету, просьбам, уговорам и т. д.

Изучение и анализ указанных выше негативных характеристик личности, мотивов, потребностей и ценностных ориентаций является основой для организации полноценной профилактической деятельности рассматриваемой разновидности преступлений.

## **7.2. Предупреждение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

Предупреждение любого вида преступлений, прежде всего, ставит на повестку дня вопрос об их причинах и условиях. Причины преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта специалисты-криминологи и исследователи связывают с комплексом экономических, социальных, политических, организационных, психологических, правовых и других факторов, которые порождают противоречия и вызывают деформации в сфере безопасного функционирования транспорта. Конкретно они проявляются в сокращении объемов производства современных транспортных средств, ухудшении качества этой продукции, снижении качества

ремонтных работ, наличии дефицита запчастей, вынужденной эксплуатации морально и физически изношенного транспортного парка страны, падении дисциплины, правовом нигилизме, особенно в среде молодежи и т. д.<sup>245</sup>

Указанные выше недостатки особо контрастно проявляют себя в преступлениях, связанных с эксплуатацией автотранспорта. И это неудивительно. Ускоренное развитие автомобилизации, рост автомобильного парка, возросшая нагрузка на неразвитую инфраструктуру дорог в совокупности с недостаточным уровнем контроля за потоками автотранспорта обуславливают необходимость организации соответствующей системы безопасности движения и борьбы с дорожно-транспортными происшествиями. Эффективность такой борьбы, конечно же, зависит от характеристики и степени воздействия на причинный комплекс преступлений, связанных с эксплуатацией автотранспортных средств.

С учетом более широкой распространенности автотранспортных происшествий, следует раскрыть причинный комплекс именно этих преступлений. Так, специалисты едины во мнении, что причины автотранспортных правонарушений коренятся в личности правонарушителей, отличительными характеристиками которых выступают: эгоизм, социальная расхлябанность, безответственность, пренебрежительное отношение к нормам общественного поведения, адресованным участникам дорожного движения, и искаженная (заниженная) оценка степени опасности допускаемых в данной сфере нарушений<sup>246</sup>.

Взаимозависимость таких дефектов личности и преступлений, связанных с эксплуатацией автотранспортных средств, очевидна: 3/4 всех дорожно-транспортных происшествий связаны с осознанными нарушениями участниками дорожного движения (чаще води-

---

<sup>245</sup> *Габдрахманов А. Ш.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): авторе. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007. С. 16.

<sup>246</sup> *Бородулин В. В., Севостьянов С. В.* Предупреждение дорожно-транспортных происшествий подразделениями ДПС ГИБДД: учебное пособие. Домодедово, 2008. С. 6.

телями) Правил дорожного движения; каждый 8-й случай ДТП обусловлен состоянием опьянения водителя; около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения; каждый 7-й водитель, совершивший дорожно-транспортное происшествие, не имеет права на управление транспортным средством.

В действиях лиц, создающих аварийную обстановку, отмечается влияние общих нравственных и эмоционально-волевых деформаций личности, криминогенной ситуации, а также специфических деформаций, связанных с функцией участника движения, искажением роли, места и ценностной значимости норм безопасности движения. Это подтверждают и результаты проведенного ГИБДД опроса водителей по поводу нарушений правил дорожного движения мотоциклистами.

Таблица 6

**Оценка частоты нарушений ПДД  
водителями мотоциклов<sup>247</sup>**

Вид нарушения ПДД	Водители мотоцикла, %	Водители автомобилей, %
Поездки между рядами	10	52
Отсутствие нарушений ПДД	3	21
Превышение скоростного режима	5	9
Поездки без шлема	3	7
Неиспользование «поворотников» при перестроении	1	4
Выезд на полосу встречного движения	1	3
Проезд на красный сигнал светофора	0	2

<sup>247</sup> URL: <http://www.gibdd.ru/polls/>.

Как видно из таблицы, оценки самих мотоциклистов и водителей автомобилей разнятся весьма существенно. Представляется, что более объективную картину поведения на дорогах мотоциклистов дают, конечно же, водители автомобилей, которые нередко становятся очевидцами либо участниками происшествий, спровоцированных лицами, управляющими мотоциклами, мопедами и скутерами.

Не следует снимать со счетов и постоянные стрессовые состояния граждан, вызванные нищетой, несвоевременной выплатой заработной платы, угрозой безработицы, неуверенностью в завтрашнем дне, что в конечном итоге сказывается и на поведении водителей, их несдержанности, опасном вождении и даже агрессии. Все эти негативные атрибуты личности вполне объяснимы и подтверждаются, по результатам опроса граждан: недостатком личной культуры и воспитания (41 %), возведением своих навыков и социального статуса выше других участников дорожного движения (34 %) и т. п.<sup>248</sup>

В настоящее время высокий уровень аварийности на автотранспорте по-прежнему обусловлен целым рядом криминогенных факторов:

- недостаточным уровнем финансирования мероприятий в области обеспечения безопасности движения;
- несоответствием потребностей общества и государства в безопасном дорожном движении и существующей дорожно-транспортной инфраструктуре;
- недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения;
- наличием правовых пробелов и противоречий в области регулирования безопасности дорожного движения;
- недостаточно разработанным уровнем координации действий органов исполнительной власти на федеральном уровне;

---

<sup>248</sup> Безопасность дорожного движения глазами его участников, сотрудников ГИБДД и общества. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=236&uid=113800>.

– низким уровнем дисциплины и правовым нигилизмом участников дорожного движения<sup>249</sup>.

Указанные факторы предопределяют формирование у значительной части населения эгоистически потребительского или легкомысленно безответственного отношения к правилам безопасности и предосторожности. В совокупности с низким уровнем профессиональной подготовки, обучения, воспитания водителей и иных участников дорожного движения происходит формирование и закрепление мотивации преступлений против безопасности и эксплуатации транспорта, на которую оказывают влияние:

1) ярко выраженные дефекты нравственного и духовного воспитания;

2) негативные примеры, традиции и атмосфера семейно-бытовых отношений;

3) отрицательные стереотипы и привычки, характерные для производственной и управленческой сфер жизнедеятельности общества;

4) игнорирование соответствующих правил безопасности теми лицами, которые сами должны показывать пример либо осуществлять контроль за выполнением профессиональных функций подчиненных, обучаемых и т. п. (начальники, инструктора, контролеры и т. д.);

5) неверное, предвзятое, а нередко и явно искаженное освещение средствами массовой информации (СМИ) проблем безопасности, причин и условий, способствующих совершению преступлений;

6) неудовлетворительное руководство деятельностью предприятий, производящих ремонт, обслуживание транспортных средств, дорожного покрытия; отсутствие надлежащего контроля за приемкой техники, оборудования или объектов транспортной инфраструктуры;

---

<sup>249</sup> *Кашкина Е. В.* Профилактика безопасности дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.»: лекция. Домодедово, 2008. С. 7.

7) низкий уровень организации профилактики правонарушений и преступлений в сфере безопасности и эксплуатации транспортных средств;

8) неадекватная судебная практика по уголовным делам указанной категории, что отражается на реализации принципов законности и справедливости, создает условия для безнаказанности за совершенные преступления и т. д.

Отдельно следует обратить внимание и на ряд криминогенных условий, способствующих совершению преступлений в сфере безопасности дорожного движения. К ним относятся:

1. Низкий уровень организации работ, связанных со строительством и эксплуатацией дорог. На сегодняшний день, как показывает практика, с плохим состоянием дорог связана каждая третья авария (ДТП). На эту проблему обратил внимание в марте 2016 года и Президент России В. В. Путин в ходе заседания президиума Государственного совета по безопасности дорожного движения<sup>250</sup>.

2. Недостатки правового регулирования организации дорожного движения. На ближайшую перспективу уже поставлена задача разработки соответствующего нормативного акта, регулирующего вопросы транспортного развития территорий с учетом организации безопасного дорожного движения, оперативного управления, а также выполнения дорожно-строительных работ.

3. Низкая эффективность воспитательного воздействия с учетом издержек правоприменительной и судебной практики. Анализ судебной практики показывает, что российские суды слишком гуманно относятся к виновникам ДТП. Так, в 1-м полугодии 2015 года только 2 % осужденных по ч. 1 ст. 264 УК РФ было назначено наказание в виде лишения свободы. Из 850 осужденных по ч. 2 ст. 264 УК РФ (совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью

---

<sup>250</sup> URL: [http://www.дорогибезпроблем.рф/news/dorogi\\_rossii/vladimir\\_putin\\_vlasti\\_dolzny\\_zanimatsya\\_voprosami\\_bezопасnosti\\_na\\_dorogakh/](http://www.дорогибезпроблем.рф/news/dorogi_rossii/vladimir_putin_vlasti_dolzny_zanimatsya_voprosami_bezопасnosti_na_dorogakh/).

человека) только чуть более 37 % было назначено наказание, связанное с изоляцией осужденного от общества. Менее половины (44,7 %) осужденных за ДТП с погибшим (ч. 3 ст. 264 УК РФ) лишены свободы, 2 % из них получили наказание от 3 до 5 лет лишения свободы – то есть практически по максимуму.

4. Организационно-управленческие недостатки (неудовлетворительное техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, дефекты в организации дорожного движения, несовершенство системы профотбора и обучения водителей<sup>251</sup>).

Организационно-управленческие недостатки самым негативным образом сказываются на увеличении загруженности автомобильных дорог и количества заторов на них, что приводит не только к снижению скорости движения, но и повышению агрессивности движения при управлении транспортными средствами.

Нельзя не коснуться и такого обстоятельства, как недостатки в деятельности правоохранительных органов, в том числе ОВД, которые также сказываются на уровне аварийности. Причин таких недостатков довольно много. Это и сокращение личного состава, и недобросовестное выполнение своих служебных обязанностей, и «погоня» за показателями, и влияние коррупционных отношений, и низкий уровень профессионализма сотрудников ГИБДД и т. п.

Устранение этих и других недостатков в деятельности органов внутренних дел – это серьезный резерв для повышения эффективности борьбы со всей транспортной преступностью.

Предупреждение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта следует начинать с реализации общесоциальных мер, содержанием которых должно выступать: повышение требований к сертификации транспортных средств; усиление контроля за вводимой техникой после ее ремонта; недопущение при этом использования контрафактных деталей; обеспечение

---

<sup>251</sup> Согласно данным «Автостата» каждый второй автомобиль, зарегистрированный в России, на данный момент старше 10 лет. На такие транспортные средства приходится более 53 % всего автопарка, а новые машины в возрасте до 3 лет составляют всего 14 % от общего количества. URL: [https://www.autostat.ru/pages/oprosy\\_razdel/infografika\\_po\\_oprosam/](https://www.autostat.ru/pages/oprosy_razdel/infografika_po_oprosam/).

транспорта современными средствами безопасности и спасения людей; повышение дисциплины в процессе транспортной деятельности и т. д.

Важными направлениями по предупреждению преступлений и правонарушений в сфере безопасности дорожного движения выступают:

- 1) необходимость развития дорожной инфраструктуры;
- 2) совершенствование организации дорожного движения;
- 3) повышение культуры на дорогах и создание в обществе неприятия нарушений ПДД;
- 4) совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения.

В целях реализации первого направления в настоящее время реализуется уже несколько проектов, суть которых сводится к мониторингу и оценке качества российских дорог в режиме реального времени и созданию «карты качества дорожного полотна». Подобного рода информация будет являться основой для принятия важных организационно-управленческих решений по развитию дорожной сети и инфраструктуры, что в итоге должно позитивно повлиять на уровень аварийности.

Совершенствование организации дорожного движения – задача, в целом выполняемая, но требующая реализации целого ряда управленческих решений, в том числе связанных с выделением соответствующих ресурсов для развития транспортной инфраструктуры, развития сети автомобильных дорог европейского качества, установки средств технического контроля за дорожным движением и т. п. В этой связи в апреле 2014 года глава Правительства России Д. А. Медведев подписал постановление об утверждении государственной программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности»<sup>252</sup>, одной из целей которой является обеспечение общественной безопасности

---

<sup>252</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 345 «Об утверждении программы «Развитие транспортной системы на территории Ростовской области в 2014–2020 годах».

и безопасности дорожного движения. Только на реализацию мероприятий по повышению уровня безопасности на автомобильном транспорте государство должно было выделить более 17,2 млрд рублей до 2020 года. Однако возникшие финансовые трудности, вызванные событиями на Украине и в Сирии, не позволили в полной мере обеспечить реализацию многих мероприятий в рассматриваемой сфере.

Третье направление, связанное с повышением культуры на дорогах и созданием в обществе неприязни к нарушителям ПДД, представляется более сложным и длительным процессом, который должен включать в себя: совершенствование и развитие системы подготовки водителей транспортных средств, воспитание других участников дорожного движения, разработку мер правового просвещения в случае неправомерного поведения, а также совершенствование профилактической и воспитательной работы, обеспечение вовлечения в профилактическую работу институтов гражданского общества и т. д. Основными мероприятиями по данному направлению являются:

- создание системы информационного воздействия на население в целях формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения;
- совершенствование системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении, повышение профессионального мастерства водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов;
- совершенствование контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;
- формирование у граждан и особенно у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение уровня культуры вождения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

В профилактике преступлений, связанных с безопасностью и эксплуатацией транспорта, велики возможности средств массовой информации. Гласность в этом направлении должна быть полной. Как отмечают некоторые исследователи, «кроме репортажей с мест дорожно-транспортных происшествий в сводках новостей было бы целесообразно создание специальных программ, посвященных безопасности дорожного движения. В рамках таких программ следует готовить рубрики, посвященные правилам дорожного движения, правилам поведения пешеходов и пассажиров, рассказывать, чем может обернуться пренебрежение данными правилами дорожного движения и т. д. Репортажи и передачи схожего содержания можно транслировать на различных радиостанциях. Вместе с тем необходимо включать в программу телевизионных передач для подрастающего поколения образовательные фильмы о правилах поведения на дорогах пешеходов и нормах поведения в автомобилях пассажиров. В таких фильмах следует наглядно показывать, к каким последствиям может привести нарушение пешеходами и пассажирами конкретных Правил дорожного движения»<sup>253</sup>.

Снижению дорожно-транспортной аварийности должна способствовать и активная пропаганда мер безопасности на различных видах транспорта, в том числе Правил дорожного движения, выраженная в различных рекламных видеороликах, транслируемых по телевидению, озвучиваемых на радиоволнах, либо в виде информации, размещаемой на рекламных щитах улично-дорожной сети. В этой связи целесообразно организовать устройство соответствующих «выставок» загубленной техники с информационными стендами о человеческих жертвах, размере материального ущерба и т. п.

Необходимо также разрабатывать и поддерживать региональные программы, направленные на обучение детей дошкольного и школьного возрастов правилам дорожного движения и безо-

---

<sup>253</sup> *Бородулин В. В., Севостьянов С. В.* Предупреждение дорожно-транспортных происшествий подразделениями ДПС ГИБДД: учебное пособие. Домодедово, 2008. С. 7–8.

пасного поведения на улице (проведение викторин, конкурсов, олимпиад и т. п.). С этой целью Госавтоинспекция на федеральном уровне инициировала серию широкомасштабных социальных кампаний под девизами: «Зебра», «Засветись! Стань заметней на дороге», «Пешеход, на переход!», «Внимание – пешеход», «Шлем – всему голова», «Некуда спешить», «Вежливый водитель», «Пристегнись!» и «Автокресло – детям!», направленных на повышение безопасности участников дорожного движения. Совместными усилиями Правительства Российской Федерации, региональных властей и ГИБДД удалось обеспечить контроль за организацией проезда к месту учебы и домой детей на школьных автобусах, ввести в эксплуатацию сотни детских автогородков и пришкольных автоплощадок.

Очередное ДТП с автобусом, разбившимся в Ханты-Мансийске в начале декабря 2016 года, в результате которого погибли 11 школьников-спортсменов, послужило основой для ужесточения требований к организации перевозок детей<sup>254</sup>. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 года в целях реализации мер по обеспечению безопасности детей были установлены дополнительные требования к перевозкам этой категории граждан<sup>255</sup>. Это касается не только цвета школьных автобусов (они должны быть желтого цвета), организации сопровождения, оборудования дополнительными устройствами безопасности, но и максимального срока эксплуатации таких транспортных средств для перевозки детей – не более 10 лет.

Четвертое направление предупреждения преступлений, связанных с эксплуатацией автотранспортных средств, соотносится с формированием четкой и адекватной современным условиям законодательной основы по организации дорожного движения. Несмотря на

---

<sup>254</sup> Автобус с детьми попал в ДТП под Ханты-Мансийском // Российская газета. 2016. 4 декабря.

<sup>255</sup> Постановление Правительства РФ от 17 декабря 2013 г. № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» (в ред. 30.12.2016г.). URL: <http://base.garant.ru/70545618/#ixzz4Vq7M7LOF>.

то, что в области дорожного движения на федеральном уровне только за период с 2006 по 2012 годы было принято более 160 нормативных правовых актов, проблемные вопросы все еще остаются. Так, большинство нововведений касалось усиления ответственности водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, и пешеходов. Важным шагом стало внедрение в отечественное законодательство положений, позволивших уже с 1 июля 2008 г. привлекать к ответственности владельцев транспортных средств на основании результатов применения средств фотовидеофиксации правонарушений в области дорожного движения, работающих в автоматическом режиме.

Немаловажным моментом в формировании адекватной законодательной базы в сфере безопасности дорожного движения явилось закрепление в УК РФ нового состава преступлений – ст. 264.1 УК РФ (Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию)<sup>256</sup>, который стал действовать с 1 июля 2015 года. Этим нововведением законодатель, по сути, вернул исключенный с 2003 года институт административной преюдиции. По поводу этих новаций до сих пор не утихают споры и дискуссии. Некоторые исследователи весьма скептически относятся к этой необходимой и своевременной мере воздействия на лиц, систематически нарушающих правила дорожного движения и управляющих при этом транспортными средствами в состоянии опьянения. Так, Л. В. Любимов отмечает, что эта норма не являлась столь необходимой мерой, поскольку она не решает проблему пьянства за рулем и ведет к наступлению еще более тяжелых последствий – увеличению числа фактов оставления водителями мест совершения ДТП, отказов от прохождения медицинского освидетельствования<sup>257</sup>. Отчасти это подтверждается на практике. Но если сам факт приравнивания пьяного водителя и лица, отказавшегося

---

<sup>256</sup> Введена Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ.

<sup>257</sup> Любимов Л. В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциация ответственности участников дорожного движения. Воронеж, 2015. С. 30–31.

от прохождения медицинского освидетельствования, ранее допущавшего подобное нарушение, является основанием уголовной ответственности, то это должно (не сегодня, так завтра) оказать позитивное воздействие, прежде всего на нерадивых водителей. Быть может, этих мер действительно не достаточно. Тогда следует идти дальше, разрабатывать и внедрять новые механизмы воздействия на нарушителей. Штрафы, лишение права управлять транспортным средством и даже административный арест, как показывает практика, не являются гарантией того, что лица, подвергнутые административному наказанию, не сядут за руль снова в состоянии опьянения. В этой связи целесообразно задействовать и такой рычаг воздействия, как ограничение доступа к автомобилю такого лица до момента оплаты штрафа, истечения срока лишения права управления транспортным средством, с последующей обязательной сдачей экзамена на получение такого права. Временная конфискация транспортного средства, по нашему мнению, может изменить ситуацию с аварийностью. Кстати, вопрос о конфискации автотранспортных средств, лишении водительских прав, привязке количества и серьезности нарушений к стоимости обязательной годовой страховки автомобиля уже сравнительно давно решается в ряде европейских стран.

Так, например, в Германии некоторые из нарушителей, систематически преступающие правила дорожного движения и набравшие таким образом определенное число штрафных баллов, на целый год лишаются права пользоваться автомобилем. При этом для них растет и сумма его страховки, которая в таких случаях увеличивается следующим образом: в первый год на 500 евро, во второй – на 1000 евро, в третий – на 2000 евро<sup>258</sup>.

Совершенствование законодательной базы в области дорожного движения отчасти связано с адаптацией национального законода-

---

<sup>258</sup> Подробнее об этом: *Мачульская И. Г.* Общие тенденции развития дорожного движения и обеспечения его безопасности в XXI веке. Обеспечение безопасности дорожного движения в России // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. 2006. № 15 (303).

тельства к международным, в том числе европейским стандартам безопасности. Так, например, 5 июня 2002 г. на Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) был принят целый ряд правовых актов, включающих рекомендации по безопасности дорожного движения. Это, прежде всего, резолюции, часть которых была востребована и в России: об обучении водителей; о мерах, требуемых для улучшения дорожного движения в ночное время; о рекламе, противоречащей целям дорожной безопасности; о вождении в погодных условиях плохой видимости; заключения о снижении скорости; об уязвимых пользователях дорогами – пешеходах, водителях мопедов и мотоциклистах и т. д. Тем не менее, согласно одному из последних докладов Всемирной организации здравоохранения (2015 год), многим странам, в том числе и России, следует уделить большее внимание таким ключевым факторам риска на дорогах, как скорость, управление транспортным средством в состоянии опьянения, использование мотоциклетных шлемов, пристяжных ремней и детских удерживающих устройств<sup>259</sup>. В нашей стране, как и более чем в 40 других государствах, скорость транспортного средства в населенных пунктах более чем на 30 км/ч превышает максимально допустимую в мировом сообществе скорость в городских пределах – 50 км/час<sup>260</sup>.

Предупреждению дорожно-транспортных преступлений способствуют запреты, содержащиеся в уголовном и административном законодательстве. Они, безусловно, имеют очень важное профилактическое воздействие, но правоприменительная практика нередко сводит на нет усилия законодателя. В этой связи целесообразно сформировать единообразную судебную практику и осуществлять кон-

---

<sup>259</sup> Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ). 2015. С. 5. URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/GSRRS2015\\_Summary\\_RU.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf?ua=1).

<sup>260</sup> Несмотря на прогресс, смертность в результате ДТП остается слишком высокой. URL: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/road-safety-report/ru/>.

троль и надзор за ней, в том числе и с помощью соответствующих институтов гражданского общества.

Весьма интересным и заслуживающим внимания является установление ответственности за опасное вождение<sup>261</sup>. Проведенный недавно на сайте «За рулем» опрос водителей по этому вопросу показал, что примерно каждый четвертый водитель считает свои «маневры» на дорогах вполне безобидными. Более 62,5 % из них считает, что они так привыкли управлять транспортным средством и будут продолжать так ездить, даже несмотря на штраф в 5 тыс. рублей, который уже одобрила правительственная комиссия. Оставшиеся 37,5 % рассчитывают в случае опасного вождения избежать ответственности, полагаясь на сложности доказывания такой ситуации. Тем не менее, опрос показал, что значительная часть опрошенных водителей (59 %) соблюдает правила дорожного движения и поддерживает ужесточение ответственности за опасное вождение<sup>262</sup>. Однако законодатели пока не установили ответственность за такой вид нарушений. Единственное, что сделано на настоящий момент, так это внесены изменения и дополнения в Правила дорожного движения, в которых в качестве запретов для водителей предусмотрено понятие «опасного вождения»<sup>263</sup>.

---

<sup>261</sup> Предложение о необходимости установления уголовной ответственности за заведомое создание угрозы наступления вредных последствий при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспорта было высказано еще в 70-х годах прошлого столетия советскими учеными. См.: Крахмальник Л. Г., Маландин И. Г. Об уголовной ответственности за автотранспортные преступления // Правоведение. 1964. № 3.

<sup>262</sup> Алексеева Е. Опрос ЗР: опасное вождение – «пятерка» хуже двойки. URL: <http://www.zr.ru/content/news/904383-opros-shtraf-5-tys-rublej/>.

<sup>263</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 30.05.2016) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

В Европе, кстати, уже давно предусмотрена ответственность за агрессивные формы вождения. Так, за несоблюдение дистанции в потоке каждый, кто при скорости 100 км/час приблизится к впереди идущему автомобилю ближе, чем на 15 м, подвергается штрафу в размере 150 евро, а агрессивные водители («дрендлеры»), пытающиеся согнать транспорт со своей полосы (например, путем «агрессивного мигания фарами»), наказываются штрафом в 250 евро и лишением водительских прав на 3 месяца. Согласно положениям «Закона о нарушениях правил дорожного движения» в Германии вытянутый палец, показанный из окна машины другому водителю, расценивается как оскорбление действием и наказывается штрафом в 600 евро<sup>264</sup>.

Воспитание культуры вождения и формирование дисциплинированности участников дорожного движения зависят от четких правовых предписаний, адекватных мер воздействия к правонарушителям, в том числе тем, кто систематически нарушает правила дорожного движения. Так, забывая, но требующая «реанимации» советская балльная система нарушений ПДД, в скором времени очевидно будет восстановлена. Вот только вопрос, в каком виде? МВД России уже разработало законопроект, предусматривающий лишение прав водителей, которые нарушили правила дорожного движения более трех раз в течение одного года.

Заслуживает внимания и вопрос о практике взимания штрафов за нарушение правил дорожного движения. Современные технические средства контроля, фиксирующие нарушения ПДД, только по московскому региону инициируют штрафы на правонарушителей в размере 540 миллионов рублей в месяц, а в год, соответственно – 6,4 миллиарда. Практика оплаты штрафов показала, что нарушители добровольно погашать штраф не спешат. Так, только в 2012 году в производстве судебных приставов находилось 10,7 млн штрафов, наложенных системой видеофиксации нарушений правил дорожного движения, однако фактически было взыскано штрафов на общую сумму 2,8 миллиарда рублей, то есть практически штраф оплатил

---

<sup>264</sup> URL: <http://www.ruspravo.de/dorognoe-pravo.html>.

только каждый четвертый из нарушителей. Чтобы повысить эффективность взимания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения, законодатель вводит с 1 января 2016 года правило, стимулирующее добровольную оплату штрафа, согласно которому в течение 20 дней со дня вынесения постановления о привлечении к административной ответственности устанавливается выплата в размере половины суммы наложенного штрафа<sup>265</sup>.

Положительный эффект такого нововведения ожидается, однако в целях совершенствования профилактического воздействия на правонарушителей следует задействовать не только стимулирующие формы, но и соответствующие механизмы, гарантирующие уплату штрафа. Так, например, в некоторых странах (Бельгия, Израиль, Испания, США) за неуплату штрафа предусматривается конфискация транспортного средства под залог или с уплатой за хранение на штрафной стоянке.

Многие теоретики и практики сегодня предлагают реализовывать в стране целый комплекс мер, направленных на снижение аварийности на автомобильном транспорте. Некоторые из мер успешно зарекомендовали себя в странах Евросоюза, и их применение можно адаптировать и к российским условиям.

Так, например, в Австрии, Германии, Швеции при выписке из родильных домов молодой матери предоставляется библиотечка из методических пособий по уходу за ребенком, в число которых входят и рекомендации по перевозке детей в легковых автомобилях. При плановом обследовании детей в 4 года в центрах здоровья ребенка родителям выдаются Правила дорожного движения для детей и взрослых<sup>266</sup>.

В большинстве европейских стран разрешение проблемы обеспечения безопасности детей частично берет на себя государство.

---

<sup>265</sup> Федеральный закон от 22.12.2014 г. № 437-ФЗ «О внесении изменений в Административный кодекс Российской Федерации в части совершенствования взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения».

<sup>266</sup> URL: <http://www.bdd-lenobl.ru>.

Так, в Великобритании, Германии, Финляндии в учреждениях, где родился ребенок, его родители могут взять во временное пользование ДУУ за умеренную плату<sup>267</sup>. В организация «Безопасность детей в Австрии» с целью популяризации использования детских кресел еще в начале 90-х годов прошлого века проводила акцию – при выписке из родовспомогательных учреждений матери подписывали договор аренды ДУУ на 12 месяцев.

Еще одним важным путем повышения уровня использования детских удерживающих средств является просветительская и воспитательная работа с населением. Более десяти лет существуют информационно-пропагандистские кампании в Европе, которые проводятся совместными усилиями министерств транспорта, образования, полиции, страховых фирм, общественных организаций, здравоохранения и СМИ.

Назрела необходимость активизации ознакомительных и информационно-просветительских мероприятий, нацеленных на определенную аудиторию (детей школьного возраста) и убеждающих в необходимости использования защитного шлема при передвижении на велосипедах и мототранспортных средствах. Практика показывает, что доля людей, которые придерживаются этого правила, увеличивается только тогда, когда за соблюдением закона осуществляется строгий контроль. Помимо контроля за использованием защитного шлема, в ряде государств предусмотрена не только обязанность велосипедистов носить одежду со светоотражающими элементами, но и поощрение этого<sup>268</sup>. Так, например, в Чешской Республике дети до 15 лет по закону обязаны пользоваться велосипедными шлема-

---

<sup>267</sup> Использование удерживающих устройств в автомобилях: обзорная информация / Н. Д. Милешкина, Л. Ю. Полина, Л. В. Семибратова. М., 2008. Вып. 20. С. 50.

<sup>268</sup> Предложение использовать велосипедистам одежду светлого цвета со светоотражающими элементами с целью улучшения их видимости и облегчения их идентификации другими участниками дорожного движения было предложено на 1-й Глобальной неделе безопасности дорожного движения ООН 23–29 апреля 2007 г. URL: <http://www.un.org/russian>.

ми. В г. Кромержиж действует программа «Безопасные сообщества», на основе которой заинтересованные органы борются за игнорирование использования велосипедных шлемов, начав в 2002 г. соответствующую работу с городскими властями, школами, полицией. Эта деятельность включала образовательные кампании в школах, выборочные проверки полицией и систему поощрения для тех, кто использовал шлем и пользовался велосипедными дорожками. Подобная программа позволила сократить на 75 % случаи госпитализации детей с травмами головы.

Средства защиты детей от гибели и травм, в частности детские удерживающие устройства (далее ДУУ), используются в разных странах с разной частотой. Зарубежные специалисты отмечают, что водители, пристегивающиеся ремнями безопасности, гораздо чаще принимают установленные законодателем меры по защите детей, чем те, которые сами пренебрегают требованиями безопасности.

Технический прогресс сократил число транспортных происшествий, вызываемых чисто конструктивными недостатками, и в то же время возросло число аварий, причиной которых является неосторожное преступное поведение человека. По данным мировой статистики два из трех происшествий на транспорте обусловлены человеческим фактором. На протяжении длительного времени подобное соотношение к сожалению сохраняется. Особенность рассматриваемых преступлений заключается еще и в том, что их причинный комплекс остается в тени, а методы индивидуальной профилактики несколько запаздывают с реакцией на преступника и результат его деятельности – преступление. Отсюда следует вывод, что условием повышения эффективности профилактики дорожно-транспортных происшествий должно стать постоянное взаимодействие различных субъектов.

Для предупреждения преступлений, связанных с эксплуатацией автотранспортных средств, большое значение имеют и такие меры общесоциальной профилактики, как повышение уровня доходов граждан и снижение безработицы, укрепление трудовой и общественной дисциплины, усиление мер борьбы с пьянством и алкоголизмом,

расширение и совершенствование правового воспитания и т. д. Они помогают устранять различные недостатки в организации и контроле дорожного движения, подготовке водителей, делают возможной ликвидацию тех криминогенных деформаций групповой и индивидуальной психологии, которые формируют криминогенную мотивацию.

Основными направлениями профилактики преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта должны быть:

1) разработка и реализация долгосрочных комплексных программ по предупреждению происшествий, предусматривающая меры социально-правового, экономического, организационно-технического характера;

2) совершенствование нормативных правовых актов, регламентирующих уголовную, административную и дисциплинарную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также документов, регулирующих служебное расследование транспортных происшествий;

3) постоянное совершенствование практики расследования и судебного рассмотрения уголовных дел о преступлениях в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта;

4) совершенствование прокурорского надзора за исполнением законов, регламентирующих безопасность движения и эксплуатацию транспорта;

5) повышение уровня профессиональной подготовки дознавателей и следователей, производящих расследование по делам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Конечно же, профилактические мероприятия должны включать в себя не только меры, обеспечивающие соблюдение всеми субъектами правил дорожного движения, но и меры, направленные на предупреждение и устранение условий возникновения аварийных ситуаций, связанных с состоянием и обустройством дорожной сети.

Применительно к реализации мер по повышению безопасности на автомобильном транспорте большую роль играет государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД). На нее возложен целый комплекс специальных мер профилактики: регули-

рование движения транспорта и пешеходов, выявление и пресечение нарушений правил дорожного движения, контроль за содержанием дорожной сети, надзор за техническим состоянием транспорта, учет и анализ ДТП, причин и условий их возникновения, а также принятие мер к их устранению, применение к нарушителям установленных законом мер воздействия, организация и проведение агитационно-пропагандистской работы и т. д. Последнее направление (агитационно-пропагандистское) связано с реализацией ряда задач:

- информирование населения о состоянии безопасности дорожного движения;
- формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции;
- воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения и т. д.

Реализация этих задач осуществляется посредством:

- разъяснения законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения;
- информирования участников дорожного движения о причинах возникновения ДТП, проблемах обеспечения безопасности дорожного движения;
- проведения массовых мероприятий, направленных на профилактику, снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий;
- укрепления авторитета и доверия к деятельности Госавтоинспекции среди населения, а также его привлечения к обеспечению безопасности дорожного движения<sup>269</sup>.

---

<sup>269</sup> Приказ МВД России от 02.12.2003 № 930 (ред. от 29.12.2012) «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел».

В целях повышения качества и результативности реализуемых мер по обеспечению безопасности дорожного движения во многих регионах на текущий момент утверждены и успешно реализуются государственные и региональные программы правоохранительной направленности. Так, например, реализуемая на территории Ростовской области в 2014–2020 годах программа «Развитие транспортной системы»<sup>270</sup>, позволила уже достигнуть некоторых положительных результатов. На территории области на 9,8 % снизилось количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, сократилось число погибших (- 25,1 %) и раненых (- 7,6 %) в автомобильных авариях, уменьшилась тяжесть последствий ДТП (9,2 погибших на 100 пострадавших (- 1,9 %).

Достижению положительных результатов способствовало проведение ряда целенаправленных мероприятий. В 2015 году по инициативе УГИБДД на территории области проведено около 300 оперативно-профилактических мероприятий («Нетрезвый водитель», «Пешеходный переход», «Пешеход», «Ребенок пассажир», «Чистый госномер», «Безопасная дорога», «Детское кресло», «Доступная парковка для инвалидов», «Алкоголь», «Безопасность детям», «Тонировка», «Мотоцикл» и др. В рамках данных мероприятий к административной ответственности за нарушение ПДД РФ было привлечено 17 478 пешеходов, 5 938 водителей мототранспорта, за непредоставление преимущества в движении пешеходам привлечено 12 596 водителей, за управление транспортным средством в состоянии опьянения привлечено 7 477 водителей, за отказ от прохождения медицинского освидетельствования привлечено 4 218 водителей, за управление транспортным средством с нечитаемыми государственными регистрационными знаками привлечено 27 409 водителей, за управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков либо управление транспортным средством с государственными Регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих или затрудняющих их иденти-

---

<sup>270</sup> Постановление Правительства Ростовской области от 25.09.2013 № 590.

фикацию, привлечено 485 водителей, за управление транспортным средством, на котором установлены стекла, светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, привлечено 68 892 водителя.

В рамках реализуемых мероприятий на плановой основе осуществляется работа по профилактике дорожного травматизма среди несовершеннолетних. Так, сотрудники ГИБДД постоянно проводят занятия по обучению детей правилам перехода проезжей части в школах и детских дошкольных учреждениях, организуют беседы с родителями-водителями, активно реализуют мероприятия по правовой пропаганде с гражданами, используя возможности СМИ.

Подводя итог сказанному, следует все же отметить, что уровень безопасности на любом виде транспорта зависит от реализации комплекса мер общесоциального и специально-криминологического предупреждения. Никакие технические средства контроля и ужесточение ответственности не могут напрямую повлиять на уровень аварийности без повышения благосостояния населения, роста доходов, формирования высокого уровня культуры граждан и т. д.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог, необходимо отметить, что наличие внутри- и межотраслевых противоречий в тексте диспозиций рассмотренных статей УК РФ и в текстах иных нормативных актов, регулирующих общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта, вызывает необходимость путем анализа и глубокого научного исследования данной проблемы разрабатывать предложения по совершенствованию действующего уголовного законодательства в сфере предупреждения транспортных преступлений. Это касается и различных законодательных и нормативных актов.

Необходимость совершенствования нормативно-правовых актов, регулирующих общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта, вызывается и тем обстоятельством, что действующие в настоящее время нормативы далеки от совершенства, в них много путаницы, они не всегда точно адресованы, перегружены излишней информацией, но в то же время недостаточно содержательны, в них также наблюдаются и противоречия.

Основные правила и принципы построения уголовно-правовых норм требуют максимально краткого, полного и детального изложения всех обязательных признаков преступления с использованием общедоступной терминологии и при недопустимости применения специальной, требующей профессиональных познаний, лексики.

С учетом этих обстоятельств следует внести изменения и дополнения в рассматриваемые нормы, которые позволили бы исключить неоднозначные, а часто и противоречивые точки зрения при их толковании.

С этой целью в настоящей работе проведен подробный анализ точек зрения известных авторов, причем как общепринятых и законодательно поддержанных позиций, так и оппозиционных им

взглядов и мнений по рассматриваемому вопросу. На основе их изучения, анализа и соотношения с общими направлениями отечественной уголовной политики была выработана собственная точка зрения в отношении наиболее спорных моментов квалификации транспортных преступлений. Проведенный с этой целью анализ принципов и положений уголовного закона в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта позволил авторам предпринять попытку научного обоснования полученных результатов исследования. Соотношение же полученных результатов с общими направлениями и изменениями в уголовной политике, нашедшими отражение в действующем уголовном законодательстве, позволило выделить направления прогнозирования необходимости дальнейшего развития и изменения уголовного закона, а также выработку конкретных предложений по его совершенствованию.

Проведенный в исследовании подробный анализ каждого элемента составов транспортных преступлений помог выявить их специфические особенности, отражающие сущность и направленность конкретного вида преступных посягательств, их характерные объективные и субъективные признаки.

Данный метод исследования позволил выявить обязательные признаки состава любого транспортного преступления, соотнести их с общими принципами и направлениями уголовной политики, проанализировать иные законы и подзаконные акты, регулирующие общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта. Логичным же завершением такого исследования является попытка выработки предложений по совершенствованию уголовного законодательства в области регулирования общественных отношений, возникающих в процессе движения и эксплуатации транспорта.

Разрешение одного из актуальнейших вопросов – вопроса обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта – общегосударственная проблема. Совершенствование уголовного

законодательства в данной сфере, на наш взгляд, будет способствовать дифференциации ответственности и индивидуализации наказания, что, в конечном итоге, положительно скажется на процессе предупреждения подобного рода преступлений.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации. М., 2016.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации. М., 2016.
3. Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ (ред. от 05.10.2015) «О безопасности».
4. Федеральный закон от 10.01.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 6.
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2003. № 2.
6. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 21.12.2016). URL: <http://consultant.ru>.
7. Федеральный закон от 22.12.2014 г. № 437-ФЗ «О внесении изменений в Административный кодекс Российской Федерации в части совершенствования взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения».
8. Воздушный кодекс Российской Федерации // СЗ РФ. 1997. № 12.
9. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации // СЗ РФ. 2001. № 11.
10. Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации». URL: <http://consultant.ru>.
11. «Концепция общественной безопасности в Российской Федерации» (утв. Президентом РФ 14.11.2013 № Пр-2685).
12. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (в ред. от 13.10.2016 г.). URL: <http://consultant.ru>.
13. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // СЗ РФ. 05.04.2010, № 14, ст. 1649.

14. Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // СЗ РФ. 2007. № 35.

15. Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // Российская газета. 02.07.2008. № 140.

16. Приказ МВД России от 02.12.2003 № 930 (ред. от 29.12.2012) «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел».

17. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 2016.

18. Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ по делу Г. и Б. // Бюллетень Верховного Суда РФ. 1997. № 6.

19. Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ по делу О. и Г. // Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1974. № 8.

20. Приказ Госстроя от 25.12.2012 № 108/ГС «Об утверждении свода правил СНиП 2.05.06-85\* Магистральные трубопроводы». URL: <http://consultant.ru>.

21. Алексеева Е. Опрос ЗР: опасное вождение – «пятерка» хуже двойки. URL: <http://www.zr.ru/content/news/904383-opros-shtraf-5-tys-rublej/>.
22. Автобус с детьми попал в ДТП под Ханты-Мансийском // Российская газета. 2016. 4 декабря.
23. Балашов С. К. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ростов н/Д, 2005.
24. Бевзюк Е. А. Комментарий к Федеральному закону от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) / под ред. С. Ю. Морозова. URL: <http://consultant.ru>.
25. Безопасность дорожного движения глазами его участников, сотрудников ГИБДД и общества. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=236&uid=113800>.
26. Бородулин В. В., Севостьянов С. В. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий подразделениями ДПС ГИБДД: учебное пособие. Домодедово, 2008.
27. Бохан А. П., Иванов В. Д. Причинная связь в преступлении (на примере ст. 264 УК РФ) // Философия права. 2015. № 3.
28. Бохан А. П., Райгородский В. Л. Обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта как самостоятельное направление государственной политики // Юристъ-Правоведь. 2012. № 2.
29. Бохан А. П., Петрашева Н. В. Соучастие в неосторожном преступлении: миф или реальность? // Юристъ-Правоведь. № 3. 2015.
30. Бохан А. П. Понятие транспортных преступлений и их виды // Уголовно-правовая, уголовно-процессуальная политика и современные проблемы борьбы с преступностью: материалы Всероссийской научно-теоретической конференции (21–22 мая 2015 г.). Ростов н/Д, 2016.
31. Бохан А. П., Мясников В. В. Невинное причинение вреда или дорожно-транспортное преступление? // Юристъ-Правоведь. 2016. № 2.

32. Бохан А. П., Мясников В. В. Крайняя необходимость или дорожно-транспортное преступление? // Юрист-Правоведь. 2016. № 1.
33. Бохан А. П. О причинной связи между нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ // Проблемы современной науки и практики. 2008. № 2.
34. Бохан А. П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002.
35. Ветров Н. И. Уголовное право. Особенная часть. М., 2002.
36. Владимир Путин: «Власти должны заниматься вопросами безопасности на дорогах». URL: [http://www.дорогибезпроблем.рф/news/dorogi\\_rossii/vladimir\\_putin\\_vlasti\\_dolzhny\\_zanimatsya\\_voprosami\\_bezопасnosti\\_na\\_dorogakh/](http://www.дорогибезпроблем.рф/news/dorogi_rossii/vladimir_putin_vlasti_dolzhny_zanimatsya_voprosami_bezопасnosti_na_dorogakh/).
37. Вопросы уголовного права и уголовного процесса в практике Верховного Суда Российской Федерации / сост. В. Боровиков, А. В. Галахова, В. Демидов. М., 2011.
38. Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007.
39. Глистин В. К. Проблемы уголовно-правовой охраны общественных отношений. Л., 1979.
40. Глухов Н. И., Средкин С. П. Транспортная безопасность: конспект лекций. Иркутск, 2013.
41. Горбуза А., Сухарев Е. О квалификации дорожно-транспортных преступлений // Советская юстиция. 1980. № 8.
42. Горелик И. И. Квалификация преступлений, опасных для жизни и здоровья. Минск, 1973.
43. Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Чучасв А. И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // Lex russica. 2015. № 4.
44. Дагель П. С. Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Вопросы борьбы с преступностью. М., 1981. Вып. 34.

45. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скомо-рохов, В. Н. Шиханов; под ред. В. В. Лунеева. СПб., 2011.
46. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Всемирная организация здравоохранения. 2015. URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/ru/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ru/).
47. Елисеев В. В. Характеристика автотранспортной системы, аварийность в России, ОСАГО и страховое мошенничество // Адвокатская практика. 2006. № 3.
48. Злобин Г. А. Умысел и его формы. М., 1972.
49. Иванов В. Д. Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002.
50. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2011.
51. Использование удерживающих устройств в автомобилях / Н.Д. Милешкина, Л.Ю. Полина, Л.В. Семибратова: Обзорная информация. М., 2008. Вып. 20.
52. Кадников Н. Г. Квалификация преступлений (теория и практика): учеб. пособие. М., 1999.
53. Капкина Е. В. Профилактика безопасности дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.»: лекция. Домодедово, 2008.
54. Квапис В. Е. Ответственность за неосторожность. Душанбе, 1975.
55. Квапис В. Е. Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений: учебное пособие. М., 1977.
56. Кирьянов В. Н. О государственной политике в области обеспечения безопасности дорожного движения // Транспортная безопасность и технологии. 2005. № 4.
57. Крахмальник Л. Г., Маландин И. Г. Об уголовной ответственности за автотранспортные преступления // Правоведение. 1964. № 3.

58. Криминология / Г. А. Аванесов, С. М. Иншаков, С. Я. Лебедев, Н. Д. Эриашвили; под ред. Г. А. Аванесова. М., 2005.
59. Криминология: учебник для вузов / под ред. В. Д. Малкова М., 2006.
60. Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации и Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения / под общ. ред. В. А. Федорова. М., 2000.
61. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. С. М. Кочои. М., 2011.
62. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю. И. Скуратова, В. М. Лебедева. М., 2000.
63. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации с постатейными материалами и судебной практикой. Ростов н/Д, 2002.
64. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., 2011.
65. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А. В. Бриллиантова. М., 2010.
66. Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990.
67. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003.
68. Кудрявцев В. И. Объективная сторона преступления. М., 1960.
69. Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976.
70. Куринов Б. А. Квалификация транспортных преступлений. М., 1965.
71. Любимов Л. В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциация ответственности участников дорожного движения. Воронеж, 2015.
72. Ляпунов Ю. И. Причинная связь как признак автотранспортных преступлений // Труды высшей школы МВД. М., 1969. Вып. 24.

73. Малинин В. Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб., 2000.
74. Мачульская И. Г. Общие тенденции развития дорожного движения и обеспечения его безопасности в XXI веке. Обеспечение безопасности дорожного движения в России // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. 2006. № 15 (303).
75. Наумов А. В. Российское уголовное право: курс лекций. М., 2004. Т. 2.
76. Наумов А. В. Российское уголовное право. Общая часть: курс лекций. М., 1999.
77. Незнамова З. А. Коллизии в уголовном праве. Екатеринбург, 1994.
78. Основные результаты исследования общественного мнения о уровне безопасности личности и деятельности органов внутренних дел Российской Федерации в 2014 году. URL: <http://www.vnii-mvd.ru/node/2902>.
79. Пинкевич Т. В. Криминологические и уголовно-правовые основы борьбы с экономической преступностью. М., 2003.
80. Погромская И. В. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил вождения и эксплуатации военных машин: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2002.
81. Психология и педагогика. М., 2001.
82. Проблемы формирования государственной политики транспортной безопасности / В. Я. Якунин, С. С. Сулакшин, Б. Н. Порфирьев и др. М., 2006.
83. Проценко С. В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2010. № 14.
84. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: методическое пособие. М., 2005.
85. Рарог А. И. Уголовное право. Особенная часть в вопросах и ответах. М., 2004.
86. Российское уголовное право / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. Т. 2.

87. Российское уголовное право: в 2 т.: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. / под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай и др. М., 2011. Т. 2.
88. Суняев Л. В. Комментарий к Правилам дорожного движения в Российской Федерации (утв. Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090) (постатейный) / Л. В. Суняев, Е. С. Унтерберг, Д. Ю. Богатырев. URL: <http://consultant.ru>.
89. Терра-Лексикон: энциклопедический словарь. М., 1998.
90. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002.
91. Шевалдин Д. Основные причины – ошибки экипажа: 20 громких авиакатастроф за последние 15 лет в России. URL: <http://ngzt.ru/analytics/view/02-11-2015-podborka-20-gromkih-aviakatastrof-za-poslednie-15-let-v-rossii-do-krusheniya-avialaynera-v-egipte-31-oktyabrya-2015-goda-multimedia>.
92. Уголовное право: в 2 т.: учебник для бакалавров / отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2013. Т. 2.
93. Уголовное право России. Общая и Особенная части / под ред. В. К. Дуюнова. М., 2009.
94. Уголовное право России. Особенная часть / под ред. А. И. Рарога. М., 1998.
95. Уголовное право России. Особенная часть / под ред. И. Я. Козаченко. М., 1998.
96. Уголовное право России. Части Общая и Особенная / под ред. А. И. Рарога. М., 2011.
97. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: курс лекций / под ред. А. И. Рарога, Г. А. Есакова, В. П. Степалина, А. И. Чучаева. М., 2011.
98. Уголовное право Российской Федерации / под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. М., 2011.
99. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть / под ред. Б. В. Здравомыслова. М., 1996.
100. Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. В. Ю. Малаховой. М., 2011.

101. Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. Н. Г. Кадникова. М., 2006.
102. Уголовное право. Общая часть. Ростов н/Д, 2008.
103. Уголовное право. Особенная часть / под ред. В. Н. Петрашева. М., 1999.
104. Чучаев А. И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта (уголовно-правовые проблемы). Саратов, 1988.
105. Юрьев С. С. Современная судебная практика об уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. № 144.
106. Яковлева А. Социально-психологические детерминанты личности неосторожного преступника // Уголовное право. 2003. № 2.
107. Якубенко Н. В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность. Тюмень, 2001.
108. URL: <http://transbez.com/officially/programs/transbez-part3.html>.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
<b>Глава 1. История развития уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления .....</b>	<b>6</b>
<b>Глава 2. Общее понятие транспортных преступлений и их виды .....</b>	<b>35</b>
<b>Глава 3. Преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами .....</b>	<b>45</b>
3.1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ) .....	45
3.2. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) .....	52
3.3. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ) .....	78
3.4. Нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ) .....	87
3.5. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ) .....	92
<b>Глава 4. Преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств .....</b>	<b>97</b>
4.1. Нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263 <sup>1</sup> УК РФ) .....	97
4.2. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ) .....	107
4.3. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ) .....	117

4.4. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ) .....	131
--	-----

<b>Глава 5. Преступления, совершаемые лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств .....</b>	<b>141</b>
5.1. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) .....	141
5.2. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) .....	156

<b>Глава 6. Сравнительный анализ российского уголовного законодательства и зарубежного законодательства об ответственности за транспортные преступления .....</b>	<b>160</b>
6.1. Особенности законодательства об ответственности за транспортные преступления в странах ближнего зарубежья и Балтии .....	160
6.2. Особенности законодательства об ответственности за транспортные преступления в странах дальнего зарубежья .....	170

<b>Глава 7. Криминологический анализ и предупреждение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта .....</b>	<b>175</b>
7.1. Общая криминологическая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта .....	175
7.2. Предупреждение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта .....	202

Заключение .....	225
Литература .....	228

Алтухов Сергей Анатольевич,  
кандидат юридических наук, доцент

Бохан Андрей Петрович,  
кандидат юридических наук, доцент

**ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

Монография

Редактор *В. Г. Пампура*  
Корректор *В. Г. Пампура*  
Технический редактор *В. Г. Пампура*  
Компьютерная верстка – *Е. Е. Пелехатая*

Сдано в набор 03.02.2017. Подписано к печати 17.02.2017.  
Формат 60x84/16. Объем 15 п.л. Набор компьютерный.  
Гарнитура Times New Roman. Печать ризография.

Бумага офсетная.

Тираж 80 экз. Заказ № .

Редакционно-издательское отделение НИиРИО

ФГКОУ ВО РЮИ МВД России.

Отпечатано в ГПиОП НИиРИО

ФГКОУ ВО РЮИ МВД России.

344015, г. Ростов-на-Дону, ул. Еременко, 83.

ISSN 978 5 89288 309 2



9 785892 883092