

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**

**Учебное пособие**

Ростов-на-Дону  
2016

УДК 343.346 (075.8)  
ББК 67.408  
А 526

**Рецензенты:**

заместитель начальника Управления на транспорте МВД России  
по СКФО – начальник Следственного управления  
кандидат юридических наук *А. Н. Жинко*;  
начальник отделения по взаимодействию с органами исполнительной  
власти субъектов РФ и органами местного самоуправления  
Управления организации охраны общественного порядка  
ГУ МВД России по Ростовской области  
кандидат юридических наук, доцент *Н. В. Сараяв*

А 526 Алтухов С. А., Бохан А. П.

**Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта:** учебное пособие. – Ростов-на-Дону: ФГКОУ ВО РЮИ МВД России, 2016. – 156 с.

Учебное пособие посвящено актуальным проблемам уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также криминологической характеристике рассматриваемых деяний.

В работе анализируется современное состояние обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта, причины низкой эффективности уголовно-правовых и криминологических способов борьбы с рассматриваемыми деяниями.

Предназначено для дознавателей, следователей, сотрудников ГИБДД МВД России и практикующих юристов, а также преподавателей, аспирантов (адъюнктов) и курсантов (студентов) юридических образовательных организаций.

Печатается по решению редакционно-издательского совета  
ФГКОУ ВО РЮИ МВД России.

ISBN 978-5-89288-287-3

УДК 343.346 (075.8)  
ББК 67.408

© ФГКОУ ВО РЮИ МВД России, 2016

## 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 первостепенных в обеспечении национальной безопасности государства. Создание эффективной 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 актуальной задачей в современный период формирования новой концепции национальной безопасности.

В начале XXI века в России продолжает развиваться транспортная система, которая в целом устойчиво функционирует и является неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры страны, обеспечивающей ее территориальную целостность и безопасность. Играя важную роль в процессе структурной перестройки экономики России, проводимые на транспорте реформы способствуют развитию рыночных отношений.

Так, в настоящее время значительно увеличился спрос на услуги автомобильного, воздушного, железнодорожного, морского и речного транспорта, в связи с чем начаты важные структурные преобразования в транспортной системе, 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 на развитие государства и общества.

Из общего количества транспортных происшествий каждое третье является преступлением, что подтверждается статистическими данными. Так, в 1997 году в Российской Федерации зарегистрировано 50 840 преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (гл. 27 УК РФ), в 1998 году –

56 266 (+10,7 %), в 1999 году – 58 120 (+3,3 %), в 2000 году – 57 253 (-1,5 %), в 2001 году – 59 162 (+3,3 %), в 2002 году – 61 590 (+4,1 %), в 2003 году – 57 955 (-5,9 %), в 2004 году – 26 704 (-53,9 %), в 2005 году – 26 805 (+0,4 %), в 2006 году – 26 491 (-1,2 %), в 2007 году – 25 778 (-2,7 %), в 2008 году – 24 300 (-5,8 %), в 2009 году – 27 500 (+13,2 %), в 2010 году – 26 579 (-9,2 %), в 2011 году – 27 452 (+10,2 %), в 2012 году – 27 581 (+1,2 %), в 2013 году – 28 707 (+4,1 %) и в 2014 году – 28 737 (+0,1).

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 последствия транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранением людей, потерей (повреждением) материальных ценностей, которые 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 эксплуатации транспорта, а именно 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, существует немало практических проблем, связанных со сложными вопросами квалификации деяний по статьям главы 27 УК РФ, с недостатками 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.

## РАЗДЕЛ 1. 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>1</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, исключая опасность возникновения различных происшествий и их последствий. Несмотря на то, что любой вид транспортного средства является источником повышенной опасности, характер и степень данной опасности различаются в зависимости от его типа и функционального назначения. В связи с этим для безопасности движения и эксплуатации транспортных средств определены правила, которые закреплены, например, в федеральных законах от 10 января 2003 года № 196-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»<sup>2</sup>, от 10 декабря 1995 года № 17-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>3</sup>, других законах и подзаконных актах: Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 года<sup>4</sup>, Воздушном кодексе Российской Федерации от 19 марта 1997 года<sup>5</sup>, Пра-

---

<sup>1</sup> В литературе имеет место и иное определение транспортных преступлений. См., например: *Алексеев Н. С.* Транспортные преступления. Л., 1957; *Куринов Б. А.* Квалификация транспортных преступлений. М., 1965; *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. СПб., 2003; Российское уголовное право. Т. 2: Особенная часть / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. С. 531.

<sup>2</sup> СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

<sup>3</sup> СЗ РФ. 1995. № 6. Ст. 4873.

<sup>4</sup> СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

<sup>5</sup> СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

вилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 22 сентября 1999 года<sup>1</sup>, Правилах дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 года<sup>2</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 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»<sup>3</sup>, следует понимать состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры (железнодорожных, трамвайных и внутренних водных путей, автомобильных дорог, вокзалов, аэропортов, портовых сооружений, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств и других сооружений и оборудования) и транспортных средств от актов противоправного вмешательства. Следовательно, *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 также в себя и совокупность отношений, призванных обеспечить охрану жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной среды (экологии) и интересов безаварийной работы транспорта в целом.

Что же касается объекта данных преступлений, то он определяется конкретными общественными отношениями, регулиующими 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, высказывается мнение о том, что безопасная работа транспорта не может выступать в качестве непосредственного объекта транспортных преступлений. Так, В. К. Глистин в связи с этим отмечает, что «безопасная эксплуатация транспортных средств не есть самоцель,

---

<sup>1</sup> СЗ РФ. 1999. № 40. Ст. 4861.

<sup>2</sup> САПП РФ. 1993. № 4. Ст. 4531.

<sup>3</sup> СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

что ее смысл... состоит в охране таких отношений между лицами, эксплуатирующими транспорт, и всеми иными, при которой обеспечивается сохранность жизни, здоровья, материальных ценностей. Это и является непосредственным объектом преступления»<sup>1</sup>.

Аналогичной позиции придерживается и И. И. Горелик, утверждающий, что непосредственным объектом транспортных преступлений надлежит признавать жизнь и здоровье людей<sup>2</sup>.

Сторонники данной точки зрения аргументируют свою позицию тем, что для окончательного 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 указанные последствия 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 защиту жизни и здоровья людей и имущества. Однако само по себе нарушение правил безопасности движения транспорта или его эксплуатации, хотя реально и может обусловить наступление указанных последствий, но преступлением не является, образуя лишь административное правонарушение.

Рассматривать же в качестве предмета транспортных преступлений сами транспортные средства, пути сообщения, средства связи и сигнализации, а также иное конкретное оборудование, магистральные трубопроводы не следует, поскольку они являются признаком объективной стороны – орудия, посредством которого 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 отра-

---

<sup>1</sup> Глистин В. К. Проблемы уголовно-правовой охраны общественных отношений. Л., 1979. С. 113.

<sup>2</sup> Горелик И. И. Квалификация преступлений, опасных для жизни и здоровья. Минск, 1973. С. 61–62.

жает 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>1</sup>.

Противники такого подхода отмечают, что безопасность – это состояние, при котором исключается опасность причинения вреда в процессе движения и эксплуатации самих транспортных средств (воздушных, морских и речных судов, подвижного железнодорожного состава и других). Оно должно обеспечиваться надлежащим поведением людей при использовании транспортных средств, что и порождает самостоятельные общественные отношения, призванные регулировать безопасность функционирования транспорта как составной части общественной безопасности, которые и являются объектом уголовно-правовой охраны. Именно эти правоотношения в каждом конкретном случае совершения транспортного преступления подвергаются 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>2</sup>.

Рассматриваемая позиция В. К. Глистина, И. И. Горелика и их сторонников, несомненно, заслуживает внимания и дальнейшего исследования, так как ее немедленное принятие приведет к переосмыслению 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 других.

---

<sup>1</sup> См.: *Проценко С. В.* Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // *Российский следователь*. 2010. № 14. С. 24–25.

<sup>2</sup> См.: *Чучаев А. И.* Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта (уголовно-правовые проблемы). Саратов, 1988. С. 27 и др.

*Объективная сторона* анализируемых преступлений характеризуется как действием, так и бездействием, определяющими 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 отсылает 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 (бездействие) могут носить разнообразный характер, например, движение на красный свет светофора, превышение скорости, несоблюдение мест стоянок и парковок транспортных средств, эксплуатация неисправных транспортных средств и другое.

Обязательным признаком объективной стороны транспортных преступлений, за исключением деяний, предусмотренных ст. 270 и 271 УК РФ, является причинение виновным в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств вредных последствий в виде 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 выступает 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 и 271 УК РФ, которые не влекут каких-либо последствий, а поэтому относятся к числу формальных составов преступлений.

*Субъективная сторона* данных 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 вре-

да здоровью либо материального ущерба потерпевшим вина может быть только неосторожной.

Преступления, предусмотренные ст. 270 и 271 УК РФ, могут быть совершены только с прямым умыслом. В этой связи нельзя не отметить непоследовательность А. В. Наумова, который, проанализировав транспортные преступления в целом, считает, что они могут быть совершены как умышленно, так и по неосторожности<sup>1</sup>. Однако, проводя более детальное исследование, ученый пришел к выводу, что они могут быть совершены только с прямым умыслом<sup>2</sup>.

Деяния, предусмотренные ст. 267, 270, 271 УК РФ, предполагают также наличие только 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 быть самыми различными 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 16-летнего возраста. Однако в отдельных случаях субъект анализируемых преступлений дополнительно обладает специальными признаками, что превращает его в специального субъекта, а это повышает и возраст уголовной ответственности, например в деяниях, предусмотренных ст. 270 и 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);

---

<sup>1</sup> См.: *Наумов А. В.* Российское уголовное право: курс лекций. Т. 2: Особенная часть. М., 2004. С. 548.

<sup>2</sup> См.: там же. С. 558, 564.

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

Вместе с тем в литературе, как правило, 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>1</sup>.

Высказывается и иная точка зрения, согласно которой выделяются 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>2</sup>.

Однако такое деление нельзя признать удачным, поскольку преступления, указанные во второй группе, не относятся к транспортным.

Ряд исследователей разделяют транспортные преступления на четыре группы:

1) преступления, связанные с нарушением правил безопасности 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);

---

<sup>1</sup> См.: Уголовное право России. Особенная часть / под ред. А. И. Рагоза. М., 1998. С. 313; Ветров Н. И. Уголовное право. Особенная часть. М., 2002. С. 350; Наумов А. В. Российское уголовное право... С. 549, 558.

<sup>2</sup> См.: 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.

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>1</sup>.

Другие авторы предлагают следующую классификацию транспортных преступлений:

1) преступления в сфере безопасности функционирования железнодорожных, воздушных, морских и речных транспортных средств (ст. 263 и 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>2</sup>.

В литературе имеют место и иные классификации транспортных преступлений<sup>3</sup>.

Вместе с тем высказывается мнение о том, что, например, 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 и определив его место в системе преступлений против личности<sup>4</sup>. Мы данную позицию разделить не

---

<sup>1</sup> См.: Уголовное право России. Общая и Особенная части / под ред. В. К. Дугонова. М., 2009. С. 553–554.

<sup>2</sup> См.: Российское уголовное право. Т. 2: Особенная часть / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. С. 533.

<sup>3</sup> См.: 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 другие.

<sup>4</sup> См.: 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.

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 относит нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ) к преступлениям против порядка управления<sup>1</sup>, с чем также нельзя согласиться.

Ряд авторов высказывают сомнение в правильности отнесения к числу транспортных преступлений нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Чучаев А. И. Преступления против безопасности... С. 17.

<sup>2</sup> См.: 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.

## **РАЗДЕЛ 2. ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ ЛИЦАМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ**

### **1. 1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (статья 263 Уголовного кодекса России)**

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

В литературе существует и иное определение видового объекта. Таковым считаются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта<sup>1</sup>.

Некоторые исследователи 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 среды, безаварийную работу транспорта в целом<sup>2</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>1</sup> См.: 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. Рагоза, А. И. Чучаева. М., 2011. С. 533.

<sup>2</sup> См.: 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 таковыми общественные отношения по поводу безопасности движения и эксплуатации (функционирования) железнодорожного, воздушного и водного транспорта<sup>1</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 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, дельтапланы, 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 другие плавсредства, способные к автономному плаванию. Однако морские стационарные платформы, весельные лодки и шлюпки, баржи, пляжи, а также военные подводные и надводные суда к рассматриваемым транспортным средствам не относятся.

*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 России.

Метрополитен (от франц. *metropolitain* – столичный) – рельсовый вид городского транспорта, трассы которого проложены отдельно от улиц, как правило, под землей, но при необходимости по поверхности и на эстакадах. Поезда в метро курсируют согласно

---

<sup>1</sup> См.: *Ветров Н. И.* Уголовное право. Особенная часть. С. 351; *Рарог А. И.* Уголовное право. Особенная часть в вопросах и ответах. М., 2004. С. 208.

расписанию. Отличается высокой эксплуатационной скоростью (до 45 км/ч) и провозной способностью (до 60 тыс. пассажиров в час в одном направлении).

*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 от 10 января 2003 года «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 1 октября 1998 года «Сертификация продукции, номенклатура объектов железнодорожного транспорта, подлежащая обязательной сертификации в Российской Федерации», Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 года, Постановлении Правительства Российской Федерации от 29 октября 1992 года «О повышении безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации», Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации от 26 мая 2000 года, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации от 16 октября 2000 года, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации от 26 мая 2000 года, приказа МПС РФ «О мерах по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте» от 8 января 1994 года и других.

Так, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта может выразиться в следующем: в игнорировании знаков и сигналов передвижения; превышении скорости; оставлении без внимания указаний диспетчера, светофора; в выпуске вагонов с неисправными тормозными колодками; перевозке пассажиров в товарном вагоне; выпуске железнодорожного состава из депо без предварительного его осмотра, без проверки крепления груза на платформе, перегруза вагонов и т. п.

Так, 11 ноября 2006 года был допущен несанкционированный уход электропоезда из вагонного депо «Санкт-Петербург–Балтийский» с последующим его выездом на приемоотправочные пути этой станции и наездом на туиковую 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.

В результате нарушения правил движения железнодорожного транспорта погибли 4 человека, находившиеся на платформе, а пятерым был причинен вред здоровью различной степени тяжести.

Основные правила, регулирующие безопасность движения и эксплуатации воздушного транспорта, закреплены в следующих документах: Чикагской конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года; Воздушном кодексе РФ от 19 марта 1997 года; Федеральных правилах использования воздушного транспорта Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 22 октября 1999 года; Требованиях по авиационной безопасности к эксплуатантам авиации общего назначения, а также процедурах регистрации и контроля деятельности эксплуатантов общего пользования от 18 июля 2002 года.

Так, нарушение правил движения и эксплуатации воздушного транспорта может выразиться в превышении скорости полета, нарушении его высоты и высот, перегрузе судна, выпуске в полет воздушного судна без предварительного осмотра и другом. Например, командир экипажа рейсового самолета ТУ-154, следовавшего по маршруту «Владивосток – Москва», в полете передал управление своему сыну. В результате самолет потерпел катастрофу под Хабаровском, в которой погибли все пассажиры и члены экипажа.

Правила, регулирующие безопасность движения и эксплуатации водного транспорта, зафиксированы, например, в Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1970 года, Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, Уставе дисциплины работников морского транспорта от 23 мая 2000 года, Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 года, Водном кодексе России от 3 июня 2006 года и других.

В зависимости от содержания указанных правовых актов решается вопрос и о характере совершенных виновным действий или бездействия. При совершении преступления бездействием обязательно устанавливается содержание действий, которые лицо обязательно было совершить в соответствии с правилами, обеспечивающими безопасность движения или эксплуатации того или иного вида транспортного средства.

Нарушение правил движения и эксплуатации водного транспорта проявляется, например, в игнорировании световых сигналов маяка, бакенов, превышении скорости, нарушении правил крепления груза в трюме и на палубе, перегрузе судна и т. п. Так, нарушение правил движения судна, допущенное круизным кораблем «Александр Суворов», выразилось в том, что он не вписался в пролет моста, в результате чего судно столкнулось с опорой моста, что привело к гибели большого числа пассажиров.

Игнорирование правил безопасности движения морского судна привело к столкновению пассажирского парохода «Адмирал Нахимов» с сухогрузом «Петр Васев»: пароход затонул. При этом значительное число пассажиров, не сумевших выбраться из кают, погибло.

Обязательным признаком предусмотренных ст. 263 УК РФ преступлений является наступление вредных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо крупного ущерба (ч. 1) или 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, которые, в свою очередь, должны являться следствием данной причины.

Таким образом, 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 привело к причинению тяжкого вреда здоровью или наступлению смерти одного человека или нескольких лиц.

Изложенное позволяет нам согласиться с утверждением С. К. Балашова и В. Д. Иванова о том, что по ст. 263 УК РФ нельзя квалифи-

---

<sup>1</sup> См.: Балашов С. К., Иванов В. Д. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ростов н/Д, 2005. С. 44–45.

цировать действия работников транспорта, которые противоречат общепринятым нормам предосторожности, даже несмотря на то, что это нарушение, как утверждают некоторые авторы<sup>1</sup>, 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* указанных 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 – только неосторожной.

Однако данные деяния могут быть совершены и по неосторожности, когда вина правонарушителя характеризуется неосторожностью как по отношению к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, так и с точки зрения наступивших последствий.

Некоторыми авторами применительно к рассматриваемым преступлениям допускается только неосторожная форма вины<sup>2</sup>, что не в самом объеме характеризует психическое отношение виновного не только к наступившим последствиям содеянного им, но и к нарушению прав безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

---

<sup>1</sup> См.: *Куринов Б. А.* Квалификация транспортных преступлений. М., 1965. С. 61.

<sup>2</sup> См.: 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. Т. 2: Особенная часть. М., 2004. С. 552; Российское уголовное право. Т. 2: Особенная часть / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. С. 537; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А. В. Бриллиантова. М., 2010. С. 107; Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. В. Ю. Малаховой. М., 2011. С. 608.

## **2.2. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 Уголовного кодекса России)**

Создание нормы об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) и принятие Закона РФ от 10 декабря 1995 года «О безопасности дорожного движения» (далее – Закон) обусловлены высоким уровнем транспортной аварийности в России, что определяет единство целей и задач данных нормативных актов. 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. Так, под безопасностью дорожного движения понимается «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий». Данный вывод вытекает именно из нормативного определения этого понятия, а поэтому не должно быть и разночтений 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>1</sup>. Такое определение объекта в полной мере соответствует не только Закону о безопасности дорожного движения, но и Закону от 5 марта 1992 года «О безопасности»<sup>2</sup>.

*Дополнительный непосредственный объект* нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – жизнь и здоровье человека. Причинение вреда дополнительному непосредственному объекту является количественным (однород-

---

<sup>1</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>2</sup> См.: Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. № 15. Ст. 769.

ные последствия в виде вреда здоровью, причинения 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* – общественных отношений собственности, которым может быть причинен вред в случае уничтожения или повреждения чужого имущества в результате дорожно-транспортного происшествия.

Установление признаков *объективной стороны* при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств представляет определенную сложность, связанную, 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.

К числу признаков объективной стороны относятся деяние, последствия и причинная связь между ними. Таким образом, нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются типичными видами 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 свойствами общего понятия деяния, но имеет и отличительные черты.

Деяние может выражаться в форме действия (нарушений правил обгона, объезда, превышении установленной скорости и так далее) либо бездействия (например, неприменении экстренного торможения в случае обнаружения опасности).

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ необходимо установить следующее: 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 Российской Федерации. Они представляют собой нормативный акт, устанавливающий единый порядок дорожного движения на всей территории нашего государства. 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 точно устанавливать вид нарушения соответствующих правил, инструкций и так далее.

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 нарушениям правил эксплуатации относятся: использование технически неисправных транспортных средств, нарушение правил перевозки пассажиров и грузов, управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также в болезненном или утомленном состоянии и так далее. 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 в виду только те из них, которые непосредственно регулируют безопасность дорожного движения.

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 Верховного суда РФ в Постановлении от 9 декабря 2008 года «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 определенных случаях – за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества.

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 они были нарушены (например, на шоссе, улице, железнодорожном переезде, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия и так далее).

Вторым обязательным признаком объективной стороны нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются их *последствия*. В диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ 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 обязательным признаком объективной стороны преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, свидетельствуют о причинении вреда дополни-

тельному непосредственному объекту уголовно-правовой охраны – личности, в зависимости от конкретных обстоятельств совершенного преступления, характеризуя при этом степень опасности посягательства на основной непосредственный объект. Последствиями преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по ч. 2 и 3 ст. 264 УК РФ являются причинение смерти человеку и причинение смерти двум и более лицам соответственно.

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 которых 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.

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 следует квалифицировать такие действия?

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее наступление последствий, предусмотренных несколькими частями ст. 264 УК РФ, но составляющих одно преступление, следует квалифицировать по той части статьи, которая устанавливает ответственность за наиболее тяжкие из них. 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 связанных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Одним из сложных вопросов расследования автотранспортных преступлений является установление *причинной связи* между допущенными нарушениями правил дорожного движения или эксплуа-

тации 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 не всегда можно назвать причиняющим действием<sup>1</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, а в неосторожных преступлениях цель и преступный результат никогда не совпадают<sup>2</sup>. Именно это определяет сложный характер зависимости поведенческих моментов и последствий, наступивших в результате несоблюдения определенных правил виновным лицом, ставя вопрос о соотношении необходимых и случайных последствий автотранспортных преступлений.

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 было необходимым условием наступления вредного последствия»<sup>3</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.

---

<sup>1</sup> См.: *Ляпунов Ю. И.* Причинная связь как признак автотранспортных преступлений // Труды Высшей школы МВД СССР. 1969. Вып. 24. С. 190; *Куринов Б. А.* Автотранспортные преступления. М., 1976. С. 59.

<sup>2</sup> См.: *Дагель П. С.* Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Вопросы борьбы с преступностью. 1981. Вып. 34. С. 31–35.

<sup>3</sup> *Кудрявцев В. И.* Объективная сторона преступления. М., 1960. С. 192.

«Если суд придет к выводу, что при этом условии результат не наступил бы, значит, причинная связь есть и наоборот»<sup>1</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>2</sup>. Установление причинной связи по этой категории дел с учетом отмеченных обстоятельств представляет определенную трудность для судебной практики. Изучение ее показывает, что каждое третье из всех решений по делам об автотранспортных преступлениях, опубликованных 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 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>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Коробеев А. И.* Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990. С. 63.

<sup>2</sup> Там же. С. 61.

<sup>3</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.

Вместе с тем в судебной практике часто 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). Однако 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.

В этой связи противоречащими действующему законодательству и судебной практике выглядят попытки некоторых криминалистов обосновать положение, согласно которому при нарушении правил дорожного движения транспорта двумя или несколькими лицами в причинной связи с наступившими последствиями могут находиться действия лишь одного из них<sup>1</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.

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 неосторож-

---

<sup>1</sup> См.: Горбуза А., Сухарев Е. О квалификации дорожно-транспортных преступлений // Советская юстиция. 1980. № 8. С. 28.

ной формой вины в виде легкомыслия или небрежности, что подтверждается п. 5 Постановления Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 года «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>1</sup>, поэтому автотранспортные преступления должны были рассматриваться как совершенные по неосторожности.

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 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 не характеризуют 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.

Определенный интерес представляет и вид неосторожности. Как известно, действующее уголовное законодательство (ст. 26 УК РФ) к преступлениям, совершенным по неосторожности, относит деяния, произошедшие в результате 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.

*Субъективная сторона* преступления имеет сложную конструкцию. Формы вины по отношению к нарушениям правил и вызванным ими последствиям не всегда совпадают. Иными словами, субъективная сторона характеризуется неоднородностью психического отношения виновного к действию и его последствиям. Анализ су-

---

<sup>1</sup> См.: Сборник действующих постановлений пленумов Верховных судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 2010. С. 295.

дебной практики показывает, что правила нарушаются в основном умышленно, к последствиям же этих нарушений субъект относится неосторожно (по легкомыслию или по небрежности).

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 года разъяснил, что преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, должно толковаться 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.

Аналогичной позиции придерживаются и некоторые авторы<sup>1</sup>.

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

Как представляется, более правильной является позиция Пленума Верховного суда РФ.

Если по делу будет установлено, что причинение смерти или причинение легкого, средней тяжести или тяжкого вреда здоровью потерпевшему либо материального ущерба охватывалось умыслом виновного, то 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 деяний.

---

<sup>1</sup> Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. В. 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.

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 их предотвратить в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам.

В то же время в практике следственных и судебных органов еще встречаются случаи объективного вменения по такого рода делам. Суды не учитывают объективные и субъективные особенности ситуации и вменяют водителю в вину наступление последствий, которые он не только не должен был, но и не мог предвидеть. В частности, так иногда происходит при решении вопроса о том, должен ли водитель транспортного средства предполагать, что другой участник движения не выполнит правила безопасности движения. В Постановлении Пленум Верховного суда РФ указал, что водитель, управляющий машиной с соблюдением правил движения, не обязан исходить из возможности серьезного их нарушения другими водителями, если он не должен был и не мог предвидеть такое нарушение<sup>1</sup>.

Доминирующей причиной рассматриваемых преступлений является пренебрежительное отношение водителей к соблюдению пра-

---

<sup>1</sup> См.: Сборник действующих постановлений пленумов Верховных судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 2010. С. 297.

вил 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, верное определение характера субъективной стороны имеет важное значение для правильной квалификации.

*Субъектом* нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является 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>1</sup>. Судебная практика при совершении автотранспортных 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.

Для квалификации действий виновного по ст. 264 УК РФ не важно, управляло ли лицо собственным транспортным средством или средством, принадлежащим предприятию, организации и так далее, совершило аварию во время работы или в свободное 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 либо был лишен его.

Определенные трудности на практике возникают при квалификации действий ученика и инструктора во время практической езды.

---

<sup>1</sup> Уголовное право. Особенная часть: учебник для вузов... С. 540; Уголовное право России. Части Общая и Особенная: курс лекций / под ред. А. И. Рапога, Г. А. Есакова, В. П. Степалина, А. И. Чучаева. М., 2011; Российское уголовное право: в 2 т. Т. 2: Особенная часть: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. / под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай и других. М., 2011.

По общему правилу за аварии, допущенные учеником во время практической езды на автомобиле с двойным управлением, ответственность несет инструктор, а не ученик<sup>1</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), установив, 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. Во время учебной езды О., находясь в состоянии опьянения, отклонился от заданного маршрута, и курсант Г. не справился с управлением, а О. не оказал ему необходимой помощи. В данных обстоятельствах, констатировав Верховный суд РСФСР, Г. не должен нести ответственности по ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ)<sup>2</sup>.

Однако в случае, когда ученик сознательно игнорирует указания инструктора и грубо нарушает правила дорожного движения, 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, приравниваются ли к водителям те сотрудники образовательных организаций, осуществляющих подготовку кандидатов в водители, которые принимают внутренний экзамен у обучающихся по проверке у них навыков вождения транспортного средства, а также сотрудники ГИБДД, проводящие практический экзамен. Однако, учитывая, что в соответствии с Правилами сдачи квалифицированных экзаменов и выдачи водительских удостоверений (утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 года № 1396) автомобили, предназначенные для приема практического экзамена, должны иметь опознавательный знак «Учебное транспортное средство» и дополнительные педали сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркало заднего вида для эк-

---

<sup>1</sup> Сборник постановлений пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М., 1995. С. 53–59.

<sup>2</sup> См.: Бюллетень Верховного суда РСФСР. 1974. № 8. С. 8–9.

заменатора, лица, принимающие 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>1</sup>, в случае если экзаменатор находится на переднем пассажирском сидении и при помощи дополнительных педалей сцепления и тормоза имеет возможность контролировать движение механического транспортного средства.

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 средней тяжести, тяжкого вреда здоровью или смерть потерпевшего, и оставившего место дорожно-транспортного происшествия, необходимо квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 264 и 125 УК РФ (оставление в опасности).

В частях 2–6 ст. 264 УК РФ 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 часть 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 норме законодателем не оговаривается. Исходя из смысла нор-

---

<sup>1</sup> 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. С. 12.

мы смерть, наступившая сразу же после дорожно-транспортной аварии, не требует каких-либо разъяснений.

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 года, 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>1</sup>.

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

Таким образом, следует указать, что по ч. 3 ст. 264 УК РФ потерпевшему должен быть причинен тяжкий вред здоровью, который закономерно приводит к 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 аварий<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю. И. Скуратова и В. М. Лебедева. М., 2000. С. 680.

<sup>2</sup> См.: Куришов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. С. 67–69.

Кроме сказанного, при квалификации по ч. 3 ст. 264 УК РФ возможны ситуации, когда наступление смерти можно было предотвратить путем своевременного медицинского вмешательства<sup>1</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 части 5 ст. 264 УК РФ в качестве квалифицирующего обстоятельства предусматривается причинение смерти двум и более лицам. В пункте 9 Постановления Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 года № 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» 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 не охватывается. Данную ситуацию следует квалифицировать как реальную совокупность преступлений.

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 в течение короткого промежутка времени. Данная позиция обусловлена особенностями механизма дорожно-транспортного происшествия: телесные повреждения нескольким лицам в результате одного общественно опасного деяния объективно не могут быть причинены в течение длительного промежутка времени.

Здесь следует отметить, что при совершении преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств как единого деяния нескольким потерпевшим может

---

<sup>1</sup> См.: Якубенко Н. В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность. Тюмень, 2001. С. 67.

быть причинен различный вред (одному пострадавшему – 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>1</sup>. Так, например, при одновременном причинении тяжкого вреда здоровью и смерти квалифицировать деяние следует по ч. 3 ст. 264 УК РФ.

Целесообразным является установление в качестве квалифицирующего признака в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ «состояние опьянения».

Указанные нарушения, являясь наиболее распространенными причинами 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 % 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 нарушения в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК, тем самым приравняв их к деянию, предусмотренному этими же частями, совершенному в состоянии опьянения.

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 бе-

---

<sup>1</sup> См.: п. 9 Постановления Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 года № 25. URL: <http://пшвс.рф/2008/postanovlenie-plenuma-vs-rf/N25-ot-09.12.2008.html>

ругся клинические признаки<sup>1</sup>, такие как нарушение речи, походки, наличие паров алкоголя в выдыхаемом воздухе, резкое изменение окраски кожных покровов лица и т. п., 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 14 июля 2003 года «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения», Правилами 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, утвержденными Постановлением Правительства РФ 26 июня 2008 года.

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

---

<sup>1</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 года № 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.

Некоторые проблемы при квалификации 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>1</sup>. Более важное отличие заключается в волевом моменте вины. При преступном легкомыслии лицо рассчитывает на какие-то конкретные обстоятельства, которые должны предотвратить наступление общественно опасных последствий. При косвенном умысле расчет на «авось» либо на какие-то не столь значительные обстоятельства<sup>2</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. Этот вид конкуренции в теории уголовного права именуется конкуренцией общей и специальной нормы.

Под конкуренцией общей и специальной нормы принято понимать охватывание одного преступления одновременно общей и специальной уголовно-правовой нормой<sup>3</sup>. В соответствии с ч. 3 ст. 17 УК РФ квалификация осуществляется по норме специальной,

---

<sup>1</sup> См.: *Наумов А. В.* Российское уголовное право. Общая часть: курс лекций. М., 1999. С. 237–238.

<sup>2</sup> См.: *Злобин Г. А., Никифоров Б. С.* Умысел и его формы. М., 1972. С. 65–67.

<sup>3</sup> См.: *Кадников К. Г.* Квалификация преступлений. М., 1999. С. 49.

без ссылки на общую норму<sup>1</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 пункте 4 Постановления Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 года № 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>2</sup>. Необходимость этого 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

---

<sup>1</sup> См.: *Незнамова З. А.* Коллизии в уголовном праве. Екатеринбург, 1994. С. 25–27.

<sup>2</sup> См.: Сборник действующих постановлений пленумов Верховных судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 2010. С. 295.

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.

Разграничение преступлений, предусмотренных ст. 264 и 350 УК РФ, следует проводить по объекту и предмету преступления, а также по субъекту деяния. 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, угрожает безопасности дорожного движения, 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 «механические».

На основании сказанного мы видим, что преступное нарушение правил вождения транспортных средств военного назначения является специальным случаем преступного несоблюдения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортного средства. Нарушение данных правил, 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 встречаются случаи, когда в ходе совершения угона или хищения автотранспорта нарушаются правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В данном случае наступают последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ.

Специфика описанной ситуации заключается в том, что субъект сознательно незаконно завладевает транспортным средством и чаще

всего сознательно нарушает правила дорожного движения (попытка скрыться от погони, озорство и так далее). Однако по отношению 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 мы имеем дело с единым преступлением, содержащим двойную форму вины – умысел на деяние, которое само является преступлением, и неосторожность на последствия. Однако данное мнение, полагаем, ошибочно.

Для единого преступления 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, требуют 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 (или ст. 158–162 УК РФ) и 264 УК РФ.

Неосторожная форма вины исключает институт соучастия в преступлении<sup>1</sup>, поэтому совместное выполнение двумя и более лицами состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует квалифицировать как неосторожное сопричинение. В связи с тем, что институт неосторожного сопричинения не нашел своего выражения в уголовном законе, то деяние каждого из сопричинителей следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ.

---

<sup>1</sup> См.: *Квашис В. Е., Махмудов Ш. Д.* Ответственность за неосторожность. Душанбе, 1975. С. 25–27.

В данном случае суд обязан указать в приговоре, какие именно правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств были нарушены каждым из субъектов.

### **2.3. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (статья 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса России)**

Федеральным законом от 31 декабря 2014 года № 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, предусматривающая ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Данный Федеральный закон вступил в силу с 01 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. Так, за последние 8 лет в России произошло более 1 млн ДТП, в которых погибли и получили ранения более 1,5 млн чел. Ежегодно в стране погибает от 30 до 35 тыс. чел., более чем 200 тыс. причиняется вред здоровью различной тяжести, из них более 10 тыс. становятся инвалидами<sup>1</sup>. Аварийность на транспорте наносит экономике России ущерб, который, по оценкам экспертов, составляет 4–5 % валового национального продукта<sup>2</sup>. При этом общее количество нарушений правил дорожного движения водителями только в 2013 году составило 35 315 388, были задержаны за управление транспортным средством в состоянии опьянения около 2 млн чел.

---

<sup>1</sup> URL: [http:// www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru)

<sup>2</sup> См.: *Исаев Н. И.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2011. С. 29.

Таким образом, стремление законодателя средствами уголовно-правовой репрессии усилить борьбу с транспортной преступностью вполне оправдано.

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

Предмет преступления в заголовке ст. 264 УК РФ указан как транспортное средство. Под ним понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем<sup>1</sup>. В тексте статьи непосредственно названы 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».

Трактуя рассматриваемое понятие, законодатель вместо сущностной характеристики предмета преступления, предусмотренного ст. 264 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 более 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 пред-

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ст. 2) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

мета 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 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>1</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>2</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 эта 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>3</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, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномочен-

---

<sup>1</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1968. № 26. Ст. 1010.

<sup>2</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1961. № 40. Ст. 557.

<sup>3</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1972. № 51. Ст. 1207.

ного 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».

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 так далее 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 движущегося транспортного средства, не образуют преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Так складывалась судебная практика и по ст. 211.1 УК РСФСР<sup>1</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 неснятую в установленном законом порядке прежнюю судимость за перечисленные виды преступлений. При этом необходимо иметь в виду, что законодатель не

---

<sup>1</sup> См.: 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». Следует отметить, что 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), то это следовало прямо 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.

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». 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 двух разных технических средств индикации на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе с использованием их обоих при каждом исследовании, проведенном с интервалом 20 минут (п. 16)<sup>1</sup>. Однако 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 определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством<sup>2</sup>, не дают определения понятия «погрешность технического измерения». Это обстоятельство может влечь за собой нарушение прав лица, подвергнутого освидетельствованию.

---

<sup>1</sup> Приказ Министерства здравоохранения РФ от 14.07.2003 № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» (ред. от 05.03.2014). URL: <http://consultant.ru>

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 (ред. от 18.11.2013). URL: <http://consultant.ru>

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 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 процедуры с применением технического средства измерения, 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 исследований 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 либо ст. 264.1 УК РФ, вновь в состоянии опьянения управляет транспортным средством и желает этого.

## **2.4. Нарушение правил международных полетов (статья 271 Уголовного кодекса России)**

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

*Непосредственным объектом* деяния выступают общественные отношения, регулирующие правила международных полетов, устанавливающие безопасность полетов и использования воздушного пространства.

В литературе относительно объекта рассматриваемого преступления высказываются и иные позиции. Так, Н. И. Ветров считает таковыми общественные отношения, регулирующие установленный порядок не только международных полетов, обеспечивающий безопасность полета воздушного транспорта, но и жизнь, здоровье пассажиров и членов экипажа<sup>1</sup>. Однако ст. 270 УК РФ 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 она является самостоятельным объектом деяния, предусмотренного ст. 322 УК РФ. При этом безопасность движения воздушного транспорта следует рассматривать в качестве не факультативного, а основного объекта.

Предметом данного 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 т. п.

---

<sup>1</sup> См.: Ветров Н. И. Уголовное право. Особенная часть. М., 2002. С. 356.

Правила международных полетов содержатся в различных правовых актах, таких как Воздушный кодекс от 19 марта 1997 года (ред. от 12.07.2009), Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 29 сентября 1999 года № 1084<sup>1</sup>, международных соглашениях, например в Чикагской конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года.

Согласно данным документам разрешение на использование воздушного пространства дает Центр единой системы организации воздушного движения<sup>2</sup> по заявкам, графикам, расписаниям, подаваемым пользователями воздушного пространства, которые в соответствии с правилами одновременно должны сообщать о предстоящих полетах ПВО и ВВС Минобороны РФ.

Правила международных полетов, аэронавигационная информация о воздушных трассах, международных аэропортов 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 пассажиры, а также их багаж, грузы, почта, ввозимые и вывозимые из страны, распространяется действие паспортных, таможенных и иных правил, остановленных 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, является полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства.

---

<sup>1</sup> Собрание законодательства РФ. 1999. № 40. Ст. 4861.

<sup>2</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.

Согласно принципу государственного суверенитета под воздушным пространством каждое государство самостоятельно устанавливает правила полетов воздушных судов, находящихся в пределах его территории. Однако практика вызвала необходимость разработки единых правил, которые были созданы Организацией международной гражданской авиации и 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, определенных ограничений по высоте и ширине воздушного коридора, посадок в неустановленных пунктах, времени полета и другом.

В статье 271 УК РФ содержится лишь примерный перечень наиболее распространенных способов нарушения правил международных полетов, в числе которых указаны несоблюдение указанных в разрешении маршрута 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, а также пролет государственной границы без радиосвязи и т. п.

Так, гражданин Германии Р. совершил без разрешительных документов полет, нарушив государственную границу России, и посадил самолет на Красной площади в Москве. За содеянное он был осужден по совокупности двух преступлений – нарушение государственной границы и правил международных полетов.

Состав преступления формальный, а поэтому сам факт нарушения установленных правил полета образует окончанный 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 271 УК РФ.

Однако исключается уголовная ответственность за нарушение правил международных полетов при вынужденной посадке летатель-

ного аппарата, изменении маршрута полета, высоты и восток в случае ухудшения метеорологических условий, возникших технических неполадок, пожара на борту и т. п. При этом 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>1</sup>. Однако с данной точкой зрения трудно согласиться, поскольку косвенный умысел в формальных составах исключается в силу включения в волевой признак косвенного умысла нежелание 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>2</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>1</sup>. Из этого можно сделать вывод, что они, наряду с прямым умыслом, допускают возможность совершения его и с косвенным умыслом.

---

<sup>1</sup> См.: *Ветров Н. И.* Уголовное право. С. 360.

<sup>2</sup> См.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. *В. И. Радченко* и *А. С. Михлина*. СПб., 2007. С. 272.

## **2.5. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (статья 271<sup>1</sup> Уголовного кодекса России)**

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>2</sup>. В данном случае при создании бланкетной нормы законодатель нацелен не на расширение сферы уголовной ответственности, а на создание обстановки неотвратимости наказания за общественно 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, указанных в главе 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 главе 27.

*Объектом преступления* является безопасность использования воздушного пространства РФ.

Порядок использования воздушного пространства РФ устанавливается в нормативных правовых актах (например, Воздушном кодексе РФ, Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138)<sup>1</sup>.

*Объективная сторона* заключается в использовании воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случа-

---

<sup>1</sup> См.: Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2008. С. 593; Российское уголовное право. Т. 2: Особенная часть / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. С. 567.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 07.11.2011 № 304-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления ответственности за нарушение правил использования воздушного пространства» // Российская газета. 2011. 9 ноября.

ях, 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) либо по неосторожности смерть двух или более лиц (ч. 2 ст. 271.1 УК РФ).

Особого понимания требует фраза: «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 понимается 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.), способная представлять угрозу безопасности воздушного движения<sup>2</sup>.

Следующим признаком, который позволит уяснить объективную сторону рассматриваемого преступления, является отсутствие разрешения в случаях, когда оно 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 России;

---

<sup>1</sup> Собрание законодательства РФ. 2010. № 14. Ст. 1649; 2011. № 37. Ст. 5255; № 40. Ст. 5555; 2012. № 31. Ст. 4366.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 года № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

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 России, защиты и охраны экономических и иных законных интересов в пределах приграничной полосы, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации; пресечения и раскрытия преступлений; оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного 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: главный центр Единой системы, зональный центр Единой системы или районный центр Единой системы.

Из вышеизложенного можно сделать вывод о том, что объективная сторона рассматриваемого преступления характеризуется следующими действиями: 1) использованием воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством России на полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов; 2) использованием воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством России на осуществление деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов (например, строительства высотных сооружений, деятельности, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведения взрывных работ, 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.

### **РАЗДЕЛ 3. ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ ЛИЦАМИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ УСЛОВИЯ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

#### **3.1. Нарушение требований в области транспортной безопасности (статья 263<sup>1</sup> Уголовного кодекса России)**

*Основным непосредственным объектом* деяния являются общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, характеризующихся состоянием защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Такое определение объекта в полной мере соответствует Федеральному закону от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

*Предмет* преступления – объекты транспортной инфраструктуры, к которым 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 к транспортным относят средства перевозки пассажиров, грузов и багажа, включая специализированное транспортное оборудование.

В перечень видов транспорта входят:

- воздушный;
- водный (причем в законе делается 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. Следовательно, по смыслу данной нормы в момент нахождения поезда метро на поверхности он подпадает под действие данного закона, а при перемещении его по подземным путям закон на него не распространяется.

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 инфраструктуру железнодорожного транспорта, подвижной 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>1</sup>.

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

Инфраструктура морского транспорта включает в себя морские торговые и рыбные порты, транспортный флот и морские железнодорожные переправы.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 24 декабря 2002 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте РФ». URL: <http://consultant.ru>

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

Под внутренним водным транспортом Российской Федерации понимается 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.

В отношении воздушного транспорта основополагающим нормативным актом является Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 года № 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 спасения.

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>1</sup>. Исходя из смысла определения объектами инфраструктуры трубопроводного транспорта являются газопроводы, нефтепроводы, трубопроводы для транспортировки сжиженных газов.

*Объективная сторона* данного преступления характеризуется неисполнением требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, а также обязательным наступлением последствий в виде

---

<sup>1</sup> Терра-Лексикон: энциклопедический словарь. М., 1998. С. 284.

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 как защищенность транспортного комплекса от различных угроз, 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 так далее), 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>1</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 тех, которые направлены на обеспечение иных видов безопасности, но в комплексе затрагивают и транспортные объекты.

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

---

<sup>1</sup> URL: <http://transbez.com/officially/programs/transbez-part3.html>

посредством разработки и реализации комплекса мер, направленных на быстрое, своевременное и эффективное устранение угроз<sup>1</sup>.

Состав преступления сконструирован по типу материального состава преступления, а значит, 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 года<sup>2</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. Вред зависит от степени его тяжести и устанавливается в соответствии с медицинскими критериями его определения.

В соответствии с требованиями ч. 1 ст. 111 УК РФ к тяжкому вреду здоровью отнесены:

а) опасный для жизни вред. Таковым признается вред здоровью, вызывающий угрожающее жизни состояние, которое может закончиться смертью; им могут быть 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 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:

---

<sup>1</sup> Бевзюк Е. А. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) / под ред. С. Ю. Морозова. URL: <http://base.consultant.ru/>

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 17 августа 2007 года № 522 // Собрание законодательства РФ. 2007. № 35. Ст. 4308.

- 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 светопощущения).

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 представляют собой утрату органом его функций и относятся 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 так далее).

Под потерей речи понимается утрата способности выражать свои мысли членораздельными звуками, понятными окружающим.

Потерей органа либо утратой им функций также признается:

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 судебно-психиатрической, судебно-наркологической или судебно-токсикологической экспертиз.

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 степень обезображивания им лица.

Вопрос об изгладимости повреждения решается экспертом. Под изгладимостью следует понимать возможность исчезновения видимых последствий повреждения или значительного уменьшения 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, то повреждение считается неизгладимым. Независимо от вывода по вопросу о неизгладимости при повреждениях лица эксперт устанавливает их тяжесть исходя из иных показателей степени тяжести вреда здоровью.

Вопрос об обезображивании имеет юридический, оценочный характер. Он решается судом (органами расследования) исходя из общепринятых эстетических представлений и 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 так далее).

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 это может 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 опасными действиями (бездействиями) 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 средств, 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 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 16-летнего возраста.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 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 ответственности 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 закреплены в действующем трудовом законодательстве, правилах внутреннего трудового распорядка, уставах и положениях о дисциплине, техниче-

ских правилах, должностных инструкциях, а также в трудовом договоре работника с конкретной организацией.

В качестве квалифицирующего признака в ст. 2631 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.

### **3.2. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (статья 266 Уголовного кодекса России)**

*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>1</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.

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, дельтапланы, аэростаты и иные средства воздухоплавания.

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

---

<sup>1</sup> Здоровье и жизнь человека, а также собственность В. Д. Иванов относит к основному непосредственному объекту. См.: *Иванов В. Д. Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002. С. 335.*

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 России.

Под автотранспортным средством 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 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 нему 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, обозначенный аэродромами и необходимым наземным оборудованием для безопасного взлета и посадки. Воздушный путь сообщения состоит из нескольких элементов: воздушного пространства, взлетно-посадочной полосы и площадки аэродромов, рулежных дорожек, полосы безопасности, летного поля, площади маневрирования и других.

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 так далее). 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 сообщения. 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 так далее. По средствам и среде распространения связь делится на проводную, радиосвязь, радиорелейную, симплексную, дуплексную, космическую, оптическую, лазерную и так далее. По дальности действия выделяются дальняя и ближняя связь.

К средствам связи на воздушном транспорте относятся ведомственные телефонные, радиотелефонные и телеграфные линии, радиостанции, аппаратура спутниковой связи и другие, а также радиотехническое оборудование – автоматизированные системы управления воздушным движением, трассовые, аэродромные и посадочные радиолокаторы, радиопеленгаторы и иные средства воздушной и наземной электросвязи, 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, радиостанции, телетайпы, аппаратура спутниковой связи, телекс и другие радиотехнические предметы. Посредством радиосвязи на этом виде транспорта обеспечивается безопасность плавания, обмен корреспонденцией, подача аварийных сигналов и так далее.

Средствами связи на железнодорожном транспорте являются радиосвязь и различного рода проводная связь (телефон, телеграф, радиостанция, телетекст, телетайп и другие). На железнодорожном транспорте связь применяется для дачи указаний об установке маршрутов, открытии семафора, организации маневровой, сортировочной 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, противоткатные механизмы.

Средства сигнализации на водном транспорте представляют собой 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 плавания судов и обеспечения их движения по кратчайшему пути. К ним относятся также огни, предписанные Международными правилами предотвращения столкновения судов в море 1972 года, 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, бортовой, кормовой и другие), а также устройства для подачи звуковых и световых сигналов при маневрировании судов в условиях ограниченной видимости либо в ситуации, когда судно лишено возможности управления, и иных необходимых случаях.

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 плагбаумы, 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: недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, наступление указанных в законе последствий и причинную 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 различным нормативным предписаниям технического характера, регламентирующим порядок осуществления ремонта и технического обслуживания. Для квалификации содеянного не имеет значения объем производимого ремонта (капитальный или мелкий) и его цели – восстановительные или профилактические.

Под выпуском в эксплуатацию следует понимать разрешение лица, ответственного за надлежащее техническое состояние транспортных средств, на эксплуатацию технически неисправного транспортного средства, дачу 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, дачу 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 лицу, обладающему 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 года № 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 (книги формы ВУ-14, ВУ-16, ВУ-36, судовая роль, судовое свидетельство, карта-наряд, бортовой журнал и другого). Данный порядок во многом обусловлен сложностью работ по проверке техни-

ческого 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 – причинения 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 транспортного 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 предполагают 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 позволяет говорить о легкомысленном совершении исследуемого общественно опасного деяния. Предвидение возможности наступления общественно опасных последствий, характеризующее интеллектуальный элемент легкомыслия 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) в силу 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 16-летнего возраста, а субъектом выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, как это вытекает из прямого указания УК, является лицо, ответственное за техническое состояние транспортных средств. Иными словами, кроме основных (общих) признаков, оно должно обладать определенными дополнительными свойствами.

Субъектами анализируемого преступления могут быть работники как автохозяйств, так и любых других организаций и предпри-

ятий, 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, начальники депо, инженеры по технике безопасности, технический персонал автозаводов и автомастерских, судостроительных заводов, доков и т. п. 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 т. п.

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

### **3.3. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (статья 268 Уголовного кодекса России)**

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-за нежелания соблюдать правила безопасности или пренебрежения к ним гибнет большое количество людей либо причиняется вред их здоровью.

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 и факультативным непосредственным объектом – отношения собственности.

Отношениям собственности может в отдельных случаях быть причинен довольно значительный ущерб, но это последствие в ст. 268 УК РФ не указано, поэтому причинение лишь материального ущерба не влечет ответственности по этой статье. Он обычно взыскивается в порядке гражданского судопроизводства, и отсутствие в таких случаях причинения вреда личности (жизни или здоровья) является правомочным основанием в отказе в возбуждении уголовного дела по ст. 268 УК РФ. Предметом может выступать 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, 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 транспорт-

ным 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 является место на проезжей части дороги, на котором запрещено и опасно находиться, так как водитель не ожидает появления там человека.

Места, где пешеходы должны пересекать проезжую часть, перечислены в п. 4.3 Правил: 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, водителю которой был причинен тяжкий вред здоровью. В данном случае владельцем собаки были нарушены правила содержания и выгула собак, которые обязывают его при выходе из квартиры надевать на животного поводок.

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

Можно продолжить перечисление конкретных требований Правил, обращенных к пешеходам: 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 безопасен, и т. п.

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

Сложность установления причинной связи между допущенными пешеходами нарушениями и наступившими тяжелыми последствиями заключается в том, что их 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 возможно столкновение с другими транспортными средствами либо наезд на ограждение, столб и т. п. В результате могут наступить более тяжелые последствия, чем наезд на нарушителя-пешехода. Но в те мгновения, 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, а инстинктивно, пытаясь спасти пешехода, не задумываясь о возможных последствиях. Нередко это становится актом самопожертвования, когда несчастье настигает самого водителя или нахо-

дящихся в его машине людей, которые 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 он не допустил нарушения правил и виновником создания экстремальной ситуации явился пешеход, то все равно требует ответа вопрос о правильности действий водителя начиная с того момента, когда он увидел человека. Всегда в спокойной обстановке при анализе произошедшего возникает множество сомнений. Например, стоило бы водителю повернуть не вправо, а влево, и он не съехал бы в кювет и не врезался 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, когда у водителя был запас времени и расстояние, достаточное 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 которой не может быть признано преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам, если оно 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 подвергает опасности собственные жизнь и здоровье.

В анализируемых случаях должны также учитываться и положения уголовного закона, определяющие обоснованность риска

(ст. 41 УК РФ). Такой риск не признается обоснованным, если был «заведомо сопряжен с угрозой для жизни многих людей, с угрозой экологической катастрофы или общественного бедствия». Очевидно, что в ДТП такой заведомости быть не может.

Происшествия, когда по вине пешехода-нарушителя гибнут другие люди или наступают иные перечисленные в законе тяжкие последствия, распространены. Однако случаи привлечения виновных лиц к уголовной ответственности весьма редки. Объясняется это рядом причин. Наиболее часто встречаемая 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 (пп. «ж» и «з» ст. 61 УК РФ). Добавим, что нередко пешеход и сам становится жертвой в 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 свидетельствуют 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 ранее рассматривались как самостоятельный вид преступления. К их числу, например, относилась самовольная остановка поезда, которая могла нарушить нормальное движение других составов или привести к крушению, повреждению подвиж-

ного состава и иным тяжким последствиям (ст. 2131 УК РСФСР 1960 года).

По статье 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 может быть совершена как умышленно, так и неосторожно. Так, стоп-кран нередко срывают для продления посадки или для незапланированной остановки состава с целью высадки пассажиров либо просто из хулиганских побуждений. В других же случаях срыв стоп-сигнала может произойти исключительно потому, что пассажир неловко ухватился за него. К наступившим последствиям психическое отношение всегда должно характеризоваться неосторожной формой вины (преступной небрежностью или самонадеянностью). При умысле на причинение этих последствий действия виновного будут квалифицироваться по иным статьям УК. 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 неслучайно 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 жесткие требования действуют в отношении пассажиров и других лиц, которые оказываются на борту водного или воздушного транспортного средства или в районе взлетно-посадочных полос либо в фарватере морского или речного судоходства. Если пути движения автомобильного и железнодорожного транспорта практически общедоступны, то в отношении водного и 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 пассажиров.

Для рассматриваемых видов транспорта источником опасности может быть перевозимый пассажирами багаж, а также грузы, направляемые грузоотправителями.

Так, в Воздушном кодексе РФ содержится целый ряд положений по обеспечению авиационной безопасности перевозимых грузов. В частности, предусмотрены меры, исключаящие возможность незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных предметов и веществ. Обязательному предполетному досмотру подлежат пассажиры, багаж, в том числе ручная кладь.

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 ее 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 способным своими действиями повлиять на состояние водных путей, работу корабельных средств связи и так далее.

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, что позволит предупредить возможность наступления 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, опосредствованный характер, и их установление связано с производством специальных экспертных исследований.

Рассматриваемый состав преступления сконструирован по типу материальных составов. В статье 268 УК РФ перечислены последствия, которые являются обязательным признаком рассматриваемого преступления: 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 налицо 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., находясь в нетрезвом состоянии, переходил проезжую часть дороги в неполюженном месте, не обращая внимания на движущийся транспорт. Внезапно он оказался перед кузовом идущей в первом ряду грузовой машины. Чтобы не наехать на Г., водитель повернул автомобиль вправо и допустил столкновение со столбом, сбив при этом двух женщин, идущих по тротуару. В результате одна женщина 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).

Рассматриваемое преступление характеризуется неосторожной виной. Виновный либо предвидел возможность наступления обще-

ственно опасных последствий, но самонадеянно, без достаточных к тому оснований рассчитывал на их предотвращение (легкомыслие), либо не осознавал наступления 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 осознано и понимает, что нарушает правила дорожного движения. Однако 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».

В литературе высказывается мнение и о наличии в рассматриваемом преступлении двойной формы вины<sup>1</sup>.

Представляется, что данное мнение является теоретически и практически обоснованным.

В статье приводится примерный перечень субъектов преступления, при этом пешеходы – самые многочисленные участники дорожного движения. Появление пешеходов на железнодорожных путях, на взлетно-посадочных полосах аэродромов может создать помехи воздушным судам. Таким образом, понимая под пешеходом человека, передвигающегося пешком, можно говорить о нем как о возможном субъекте преступления на всех перечисленных видах транспортных средств. В основном же, конечно, этот термин при-

---

<sup>1</sup> См.: *Иванов В. Д.* Уголовное право. Особенная часть. С. 338.

меняется к участникам дорожного, автомобильного движения. Именно так эту категорию участников дорожного движения определяют и Правила.

Термин «пассажиры» в равной мере относится к лицам, пользующимся любым видом транспорта. Не имеет значения и то, на каком сидении в автомобиле располагался пассажир, в каком вагоне проезжал и какому классу пассажиров относился на водном или воздушном судне, приобрел 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, а также погонщики, ведущие по дороге вьючных 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, обслуживающий персонал и сотрудники других служб, например уборщики кают, работники ресторана и т. п. 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 других. Поэтому нельзя согласиться с мнением о том, что субъектами преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, могут быть только лица, которые «не занимают должности и не выполняют работу на транспорте»<sup>1</sup>.

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

В Правилах дорожного движения РФ довольно детально рассмотрены обязанности пешеходов (п. 4) и пассажиров (п. 4), изло-

---

<sup>1</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., 1996. С. 657.

жены 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 случае 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 – нарукавную повязку, жезл, диск с красным сигналом либо световозвращателем, красный фонарь или флажок).

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

Так, велосипедист К. сбил во время движения на проезжей части дороги пешехода К-ова. Водитель Л., обгонявший 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. 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 РФ пешеходами и иными участниками дорожного движения весьма детально регламентирована и Кодексом РФ об административных правонарушениях. В статье 12.29 КоАП РФ предусмотрена ответст-

венность 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 для 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 движению 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 отмечается, что совершенные по вине участников дорожного движения «дорожно-транспортные происшествия, независимо от того, дорожно-транспортный проступок это или дорожно-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 свойственен такой критерий, как общественная опасность».

#### **3.4. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов (статья 269 Уголовного кодекса России)**

В 1993 году в УК РСФСР 1960 года включена ст. 86-1, установившая ответственность за повреждение трубопровода. УК РФ, сохранив ответственность за это преступление, существенно изменил и дополнил его состав.

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.

Данное преступление посягает на безопасность функционирования трубопроводного транспорта. Представляется не совсем верным считать, что объектом этого преступления являются безопасные условия строительства, эксплуатации и ремонта магистральных трубопроводов<sup>1</sup>, так как нарушения безопасности проведения строительных, ремонтных и иных работ рассматриваются обычно как несоблюдение правил техники безопасности. Нарушения же этих правил при строительстве и ремонте магистральных трубопроводов квалифицируются по ст. 269 УК РФ лишь в случаях, когда они ставят под угрозу безопасность функционирования трубопровода, то есть не обеспечивают безопасную его эксплуатацию. 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.

---

<sup>1</sup> Уголовное право Российской Федерации / под ред. Л. В. Иногумовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. М., 2011. С. 545.

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 в установленный срок.

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 определенным требованиям. Например, трубы магистрального трубопровода должны изготавливаться из металла (из стали), иметь условный диаметр до 1400 мм включительно и избыточное давление среды (от 12 до 100 кг/см<sup>2</sup>)<sup>1</sup>. Требования, предъявляемые к магистральным трубопроводам, не распространяются на трубопроводы, прокладываемые на территории населенных пунктов, 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), узлов замера расхода газа (УЗРГ), пунктов 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

---

<sup>1</sup> См.: Строительные нормы и правила СНиП 2.05.06-85\*. Магистральные трубопроводы. М., 2003. С. 1.

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;

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 (СНиП 2.05.06-85\*).

А. И. Коробеев полагает, что воздействием на предметы, указанные в пп. 5, 6, 7, 11 названного нормативного акта, нельзя нарушить общественные отношения, обеспечивающие безопасность функционирования магистрального трубопровода<sup>1</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 склад-

---

<sup>1</sup> См.: *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 186.

ской 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 (5) или СПХГ (9), 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. В связи с этим они должны признаваться предметом рассматриваемого преступления.

Иные магистральные трубопроводы (например, полевые магистральные трубопроводы (ПМТ), состоящие на оснащении трубопроводных войск Вооруженных Сил РФ<sup>1</sup>, предметом рассматриваемого преступления не являются. Они рассматриваются как предмет преступлений по 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>2</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, перечисленных в ст. 263 и 264 УК РФ, и элементы транспортных систем, связанных с ними.

---

<sup>1</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>2</sup> *Тяжкова И. М.* Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 187.

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 их эксплуатации 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 возможна в таких случаях административная, дисциплинарная или материальная ответственность.

*Объективная сторона преступления* состоит в том, что рассматриваемое преступление заключается в нарушении таких правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистрального трубопровода, которые обеспечивают его безопасное функционирование. Диспозиция ст. 269 УК 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 подпадает нарушение строительных норм и правил, обеспечивающих как безопасное функционирование непосредственно магистрального трубопровода, так и трубопровода в целом при условии, что эти нарушения повлекут сбой в работе магистрального трубопровода и поставят под угрозу безопасность его функционирования. При строительстве магистрального трубопровода существуют определенные 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. Нарушения строительных правил, не обеспечивающих безопасность функционирования магистрального трубопровода, могут повлечь ответст-

венность по ст. 216 УК РФ при наличии остальных признаков этого состава преступления.

Ремонт магистрального трубопровода – это устранение 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 сегментов). 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 предназначением 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 также 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 статье 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 привлече-

ния 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 и 216 УК РФ, которое должно проводиться с учетом характера нарушенных строительных или ремонтных правил. По статье 269 УК РФ, являющейся в определенной мере (в части нарушения строительных правил) по отношению к ст. 216 УК РФ специальной нормой, нарушения указанных правил должны квалифицироваться 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 практической деятельности правоприменительных органов может также возникнуть вопрос о том, 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 его должен влечь ответственность по ст. 266 УК РФ, но только при наличии неосторожной вины либо за приведение в непригодное для эксплуатации состояние транспортного средства, либо другого транспортного оборудования и 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 последствий, окажется ненаказуемым.

Указание в ст. 269 УК РФ на ремонт вообще представляется излишним, так как некачественный 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 РФ в том виде, в котором она сконструирована законодателем, вызывает у правоприменителя значительные трудности и является одной из причин неиспользования 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 магистральный трубопровод. Нарушение строительных правил во всех случаях следует квалифицировать по ст. 216 УК РФ, тем более что это деяние признается более опасным, нежели нарушение строительных правил при сооружении магистрального трубопровода; 2) диспозицию ст. 269 УК РФ необходимо 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.). 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 небрежности. При этом ошибки при строительстве, эксплуатации и ремонте трубопровода могут быть совершены осознанно. Мотивы и цели такого поведения на квалификацию не влияют, но должны учитываться при индивидуализации наказания.

В. Д. Иванов считает, что данное преступление совершается с двойной формой вины<sup>1</sup>.

Субъектом данного преступления может быть любое, достигшее 16-летнего 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, присоединившиеся к трубопроводу с целью откачки нефти, привлекались к ответственности за хищение.

---

<sup>1</sup> См.: *Иванов В. Д.* Уголовное право. Особенная часть. С. 338.

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

В статье 11.20 КоАП РФ предусмотрено применение такой меры административного воздействия, как штраф за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов, а также 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, безусловно, повлечет за собой ответственность по ст. 269 УК РФ. При отсутствии каких-либо последствий и причинении легкого или средней тяжести вреда здоровью или материального ущерба наступает административная ответственность.

**РАЗДЕЛ 4. ПРЕСТУПЛЕНИЯ,  
СОВЕРШАЕМЫЕ ЛИЦАМИ, ПРИЗВАННЫМИ  
СПОСОБСТВОВАТЬ ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

**4.1. Приведение в негодность транспортных средств или  
путей сообщения (статья 267 Уголовного кодекса России)**

Родовым объектом приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения выступает общественная безопасность, а видовым является безопасность движения и эксплуатации транспорта как совокупности 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 главу 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 непосредственным объектом данного деяния являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации воздушного, водного, железнодорожного и автомобильного транспорта<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: *Иванов В. Д.* Уголовное право. Особенная часть. С. 339; Уголовное право. Части 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 для 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 года 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 сотрудниками правоохранительных органов. 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>1</sup>.

Верховный суд РФ обосновал свое решение тем, что совершенное деяние причинило вред такому охраняемому ст. 86 УК РСФСР объекту, как безопасность движения или эксплуатации транспорта. Следовательно, если при совершении деяния нарушены только отношения собственности, а непосредственный объект (безопасность эксплуатации транспорта) остался без изменения, такое деяние надлежит квалифицировать по статьям УК об ответственности за хищение или повреждение чужого имущества.

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.

---

<sup>1</sup> Бюллетень Верховного суда РФ. 1997. № 6. С. 14.

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 предметом преступления, предусмотренного ст. 267 УК, являются 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 так далее. 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 так далее;

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 пригодны и могут использоваться в процессе движения (его обеспечения) либо выполнять 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 или выведение из эксплуатации изношенных 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 предмет, характерный для вышеназванного состава преступления.

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, буями, бакенами, светофорами); на воздушном транспорте пути сообщения – это воздушные трассы и местные воздушные линии, представляющие собой утвержденный маршрут 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 выступают материализованным элементом транспортного сообщения, которое может подвергнуться физическому воздействию со стороны человека. Например, существует вполне реальная возможность привести в негодность водные пути посредством сооружения искусственных конструкций на них, перегораживания, минирования и т. п.; технически сложнее, но тем не менее возможно это и применительно к путям сообщения на воздушном транспорте, например, распылив химические реагенты, не позволяющие воздушному судну совершить посадку в безопасных условиях, запустив в воздушное пространство летательные аппараты, препятствующие 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 вышеобозначенного предмета преступления;
- блокирование транспортных коммуникаций.

Разрушение – это приведение транспортных средств или путей сообщения в состояние, которое полностью исключает возможность использовать их по прямому назначению.

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» предполагает 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.

Блокирование транспортных коммуникаций – это создание видимых, заметных для лиц, осуществляющих движение, препятствий, при которых дальнейшее движение по транспортным коммуникациям даже в течение некоторого времени становилось невозможным, но при этом какие-либо изменения в транспортных средствах или путях сообщения не производятся.

Конструкцию объективной стороны приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения довольно трудно определить, так как неясно, 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 здоро-

вью человека либо причинение крупного ущерба, ответственность по ст. 267 УК не наступает»<sup>1</sup>.

Вредными последствиями приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения являются причинение тяжкого вреда здоровью человека или причинение крупного ущерба (ч. 1 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 либо какого-либо органа или 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. Ее установление в данном случае представляет определенную трудность, обусловленную в основном тем, что обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта является 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, изношенностью оборудования или транспортного средства, плохими погодными условиями, усталостью лица, управляющего транспортным средством).

---

<sup>1</sup> Бюллетень Верховного суда РФ. 1997. № 6. С. 14.

Исходя из доктринального толкования ст. 267 УК с учетом ч. 2 ст. 20 УК РФ *субъектом* приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения является физическое вменяемое лицо, достигшее 14-летнего 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 указанного возраста, в полной мере осознавать социальный смысл своего деяния (пусть и не во всех аспектах).

Еще одной причиной является сложившаяся законодательная традиция, в соответствии с которой за совершение действий, могущих вызвать крушение поезда, привести в негодность транспортные средства или пути сообщения как в уголовном законодательстве 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» не такое простое, как может показаться на первый взгляд.

Рассматриваемое преступление характеризуется неосторожной виной по отношению к вредным последствиям, поэтому в целом оно признается неосторожным.

И. М. Тяжкова полагает, что приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения «является преступлением с двумя формами вины и, следовательно, может характеризоваться с субъективной стороны как умышленное»<sup>1</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 мельчайших деталях все вредные последствия своего деяния в данном случае невозможно, к тому же могут

---

<sup>1</sup> См.: Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 263.

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: если в результате совершения умышленного преступления причиняются тяжкие последствия, которые по закону влекут более строгое наказание и которые не охватывались умыслом лица, то уголовная ответственность за эти последствия наступает только в случае, когда 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 экономической 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 опасным способом (п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ).

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 ст. 109, 118, 167, 168, 214, 281 УК РФ.

Поскольку в качестве вредных последствий деяния, предусмотренного ч. 1 ст. 267 УК РФ, выступают 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, так как обусловлен «разрушением, повреждением, приведением в негодное состояние иным способом, а также блокированием транспортных коммуникаций». Поэтому особых сложностей в разграничении данных составов преступлений не возникает.

Можно также отметить, что нормы, содержащиеся в ст. 118 и 267 УК РФ, соотносятся между собой как общая и специальная: содержание ст. 267 УК включает в себя содержание ст. 118 УК. 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 являются безопасность движения и эксплуатации транспорта, а личность (жизнь и здоровье участников движения или иных людей) выступает 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, повлекшее 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».

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 также в отношении ч. 3 ст. 267 и ч. 3 ст. 109 УК РФ. Поскольку эти нормы (пары норм) соотносятся между собой как общая (ч. 1 и 3 ст. 109 УК РФ) и специальная (ч. 2 и ч. 3 ст. 267 УК РФ) нормы, а применению подлежат последние из них, то есть ч. 2 или 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, данный признак состава преступления аналогичен признаку «крупный размер» в составе ч. 1 ст. 168 УК РФ (уничтожение или повреждение имущества по неосторожности). Разграничение этих составов также должно производиться на основе положений ст. 17 УК РФ: если крупный ущерб является последствием транспортного происшествия (аварии, крушения и так далее) 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 168 УК РФ.

Сложнее 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 – приведения в негодность транспортных средств, путей сообщения или средств связи, сигнализации, в результате которого наступают совершенно иные 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 дви-

жения и эксплуатации транспортных средств. Поэтому нормы, предусмотренные ст. 167 и 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 между общей и специальной нормами отсутствует, а потому вменяться должны обе названные уголовно-правовые нормы, то есть имеет место совокупность преступлений.

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 уничтожены или поврежденными оказались такие предметы (оборудование), которые служат для обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в результате чего этот объект преступления пострадал и наступили последствия, указанные в ст. 267 УК РФ, то должна применяться именно статья, содержащая норму, которая рассматривается как целое (действия же вандалов являются ее частью).

Характерным примером в этом отношении 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, 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, предусматривает «совершение взрыва, поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение путей и средств сообщения, средств связи».

Видовым объектом преступного посягательства при диверсии являются основы конституционного строя и государственная безопасность, что обусловлено особой целью, свойственной диверсии, – подрывом 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 это деяние может выразиться и в незначительных (с точки зрения имущественной оценки) повреждениях оборудования, обеспечивающего безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, а также самих транспортных средств. Тем не менее главное состоит не в этой оценке, а в существовании произведенных изменений и цели совершения соответствующих действий.

Важно отметить, 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, как представляется, должно квалифицироваться по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 281 УК РФ и (в зависимости от характера вредных последствий) ч. 1, 2 или 3 ст. 267 УК РФ.

#### **4.2. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (статья 270 Уголовного кодекса России)**

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 море или ином водном пути.

Некоторые авторы в качестве дополнительного объекта рассматривают жизнь или здоровье одного или нескольких лиц<sup>1</sup>. Однако 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 выступает жизнь и здоровье потерпевших<sup>2</sup>. Однако, согласно указанным выше суждениям, такая позиция является ошибочной. Она была верна применительно к УК РСФСР 1960 года, ст. 129 которого предусматривала ответственность за данный состав преступления.

---

<sup>1</sup> См.: Уголовное право. Особенная часть / под ред. В. Н. Петрашева. С. 424.

<sup>2</sup> См.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации с постановочными материалами и судебной практикой. Ростов н/Д, 2002. С. 668.

Трудно согласиться и с мнением о том, что объектом неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие являются безопасность движения и эксплуатации морского и речного транспорта<sup>1</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 года, Водного кодекса Российской Федерации от 3 июня 2006 года и Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 2004 года, 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 1982 года<sup>2</sup>, в соответствии с которой государство вменяет в обязанность капитану любого судна, не подвергая серьезной опасности корабль, 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 в ней нуждаются; в) после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и пассажирам, когда это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно пойдет.

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, уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица может быть возбуждено только судебными или административными властями

---

<sup>1</sup> См.: Уголовное право России. Части Общая и Особенная / под ред. А. И. Рагоза. С. 569.

<sup>2</sup> Ранее такая же обязанность была закреплена и в статье 11 Международной брссельской конвенции 1910 года.

государства флага соответствующего судна или той страны, гражданином которой это лицо является.

Однако обязательным условием рассматриваемого деяния является бездействие капитана судна, то есть неоказание помощи терпящим бедствие на море или ином водном пути, если такая помощь не представляет серьезной опасности для его судна, экипажа и пассажиров.

Поэтому состав преступления отсутствует, когда помощь не была оказана вследствие серьезной опасности при проведении спасательных работ для своего судна, экипажа и пассажиров, находящихся на нем (например, при сильном шторме возникает угроза столкновения судов при приближении друг к другу). Также запрещено проводить спасательные операции судам, перевозящим взрывоопасные и легко воспламеняющиеся грузы, танкерам, перевозящим нефть, газ, и т. п.

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>1</sup>.

Терпящими бедствие считаются люди (или один человек), оказавшиеся как в воде, так и находящиеся в лодке, на плоту или ином плавающем предмете, которым угрожает смерть 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 положении.

*Субъектом* может быть только капитан любого судна, не оказавшего помощь людям, терпящим бедствие, или любое другое лицо, исполняющее его обязанности.

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>1</sup> Уголовное право Российской Федерации / под ред. Л. В. Иногумовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. С. 547.

## **РАЗДЕЛ 5. КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

### **5.1. Общая криминологическая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

Обеспечение транспортной безопасности является одной из важнейших задач государства в условиях реально существующей и постоянно нарастающих угроз. 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 в виде аварий, катастроф и так далее. Нередко такие аварии сопровождаются многочисленными жертвами и пострадавшими. Конечно же, здесь следует брать во внимание на совершение актов незаконного вмешательства, в том числе и террористических актов, в деятельность транспортного комплекса Российской Федерации.

Для оценки уровня транспортной безопасности необходим контроль количественных показателей аварийности и ущерба для различных видов транспортной деятельности, а также характеристика степени угроз транспортной безопасности.

Характерное для российских транспортных условий ранжирование видов транспорта по их безопасности (опасности) в течение многих лет показывает, что автомобильный транспорт в Российской Федерации является наиболее опасным. Количество аварий, жертв и величина ущерба от происшествий, связанных с автомобильным транспортом, на 2–3 порядка превосходит показатели иных видов транспорта, а ежегодные потери достигают 8 % валового внутреннего продукта<sup>1</sup>.

---

<sup>1</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)”».

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 тыс. судов. По другим сведениям, за последние 25 лет в мире затонули 1,5 тыс. судов. Только за период с 2000 по 2005 год на морском и речном флоте России произошло свыше 200 происшествий<sup>1</sup>.

Существенны людские и экономические потери от аварийности на железнодорожном транспорте. Только в течение 1997–2005 годов в России произошло 80 происшествий на железнодорожном транспорте. В настоящее время, как замечают эксперты, с точки зрения ощущения защищенности от преступных посягательств пассажиров на транспорте наиболее неблагоприятная ситуация наблюдается на железнодорожном транспорте. Полностью незащищенными чувствует себя 21 % работников и 21 % пассажиров железнодорожного транспорта<sup>2</sup>.

Вызывают повышенную тревогу и вопросы безопасности авиационного транспорта. По данным Федеральной службы воздушного транспорта РФ, удельные показатели аварийности воздушных судов превышают в настоящее время среднемировой уровень в 5–6 раз. Так, за последних 15 лет (с 2000 по 2015 год) потерпели крушение 20 самолетов, погибло более 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>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Габдрахманов А. Ш.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007. С. 3.

<sup>2</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>

<sup>3</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 с достаточно высоким уровнем аварийности на дорогах. В настоящее время число автотранспортных средств в России по сравнению с 1995 годом выросло почти вдвое, достигнув отметки в 55,7 млн единиц<sup>1</sup>.

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 1,2 млн человек, а около 50 млн получают ранения или остаются инвалидами, что соответствует ущербу в 518 млрд долларов<sup>2</sup>. Конечно же, уровень аварийности в различных странах отличается. Так, например, во Франции уровень 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 имеют весьма негативные тенденции. Начало XXI века ознаменовалось значительным ежегодным ростом аварийности на транспорте. Так, только в 2000–2004 годы количество ДТП возросло на треть (+32,3 %), число погибших – на 17 %, количество раненых – на 40 %. За период с 2004 по 2015 годы в ДТП погибли более 328,5 тыс. чел., число раненых – почти 3 млн человек. Одну четверть от общего числа погибших составили люди активного трудоспособного возраста – 26–40 лет<sup>3</sup>.

Иными словами, ежегодно фиксируется более 200 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибает около 30 тыс. человек и более 260 тыс. получают ранения и увечья. Для

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>

<sup>2</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 Федерального Собрания Российской Федерации. 2006. № 15 (303).

<sup>3</sup> Каукина Е. В. Профилактика безопасности дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годы»: лекция. Домодедово, 2008. С. 3.

сравнения, жертвами умышленных преступлений в среднем становятся от 14 до 30 тыс. человек.

По показателям аварийности Российская Федерация входит в группу стран с ухудшающейся ситуацией. В России число погибших на 100 тыс. жителей более чем в 3,5 раза выше, чем в Германии, более чем в 4 раза выше чем в Швеции и Нидерландах, более чем в 1,5 раза выше чем в США. К тому же в последние годы во многих европейских странах отмечено повышение уровня обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, в обстановке, характеризующейся высокой интенсивностью движения автомобильного транспорта, в которое вовлечены десятки миллионов людей и большое число транспортных средств, а также низким уровнем правосознания участников дорожного движения, совершается значительное количество дорожно-транспортных происшествий. Так, только за 10 месяцев 2015 года количество преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, составило более 28 тыс.

Важное значение для характеристики преступлений, связанных с эксплуатацией транспортных средств, имеет анализ структура автомотопарка России. Так, по состоянию на октябрь 2015 года она 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 том числе с правым рулевым управлением – 3,2 млн (5,7 %).

В собственности физических лиц, как правило, находится легковой автотранспорт и мототранспорт, и его удельный вес составляет почти 90 % всех транспортных средств страны. Столь высокий показатель транспортных средств, находящихся в собственности граждан России, с одной стороны, свидетельствует об увеличении уровня доходов населения, а с другой – предопределяет необходимость самостоятельного контроля за техническим состоянием своих транспортных средств.

В 2014 году общее количество ДТП составило почти 200 тыс., в результате которых погибли почти 27 тыс. чел., 257 тыс. получили

ранения различной степени тяжести. Больше половины пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях – мужчины, примерно четверть из получивших травмы – женщины, а более 8,2 % – дети.

Дети как наиболее уязвимые участники дорожного движения еще не обладают навыками и опытом поведения на улицах и дорогах, требуют особого, пристального внимания к себе. В зависимости от особенностей социально-экономического развития регионов и субъектов Российской Федерации показатели травматизма среди детей в результате дорожно-транспортных происшествий распределяются неравномерно. Вместе с тем уровень детского дорожно-транспортного травматизма в целом (далее – ДДТТ) составляет примерно 10 %. В основную группу риска детского дорожно-транспортного травматизма, по статистике ГИБДД<sup>1</sup>, входят дети в возрасте от 7 до 16 лет, а пик травматизма приходится на периоды школьных каникул. Так, за январь-октябрь 2015 года в Российской Федерации произошло 16 514 ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет, 7,2 тыс. из которых были пассажирами. За указанный период погибло 636 детей, 17 691 ребенок получил травмы различной степени тяжести. Однако приведенные статистические данные не в полной мере отображают общую картину ДДТТ, так как показатели рассчитывают по количеству пострадавших детей до 16 лет, тем не менее ребенком считается лицо, не достигшее 18 лет<sup>2</sup>. В этой связи ГИБДД в последние годы стало оценивать масштабы детского дорожно-транспортного травматизма до достижения 18-летнего возраста. С учетом данной поправки за указанный период 2015 года пострадало около 21 тыс. несовершеннолетних, 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, чаще всего ДТП с участием детей происходят в понедельник и пятницу. Наиболее аварийным

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.gibdd.ru>

<sup>2</sup> Конвенция о правах ребенка. URL: <http://base.consultant.ru/cons>; Кодекс об административных правонарушениях РФ. URL: <http://base.garant.ru/12125267>; Семейный кодекс РФ. URL: <http://base.garant.ru/>; Уголовный кодекс РФ. URL: <http://base.garant.ru/12125267>

временем суток является период 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>1</sup>.

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 нарушений водителями транспортных средств основополагающих требований правил дорожного движения: превышение установленной скорости движения, выезд на встречную полосу, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, несоблюдение безопасной скорости движения вблизи остановок общественного транспорта и пешеходных переходов<sup>2</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 они 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 определяет 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 сквозь призму латентности. Именно с учетом

---

<sup>1</sup> См.: Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: методическое пособие. М., 2005; Хорошая дорога детства // Всероссийская специализированная газета. 2007. 8 апреля.

<sup>2</sup> Там же.

латентности 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).

Рассматривая динамику дорожно-транспортных происшествий за последних 10 лет, можно указать некоторое их снижение (-4,3 %), однако их количество все еще остается значительным – порядка 200–210 тыс. в год. Снижение уровня аварийности повлекло за собой и сокращение числа погибших (-22 %), иными словами, благодаря комплексу мер по обеспечению безопасности дорожного движения удалось спасти более 7,5 тыс. жизней.

Следует отметить, что дорожно-транспортные происшествия в целом не зависят от дней недели, то есть они совершаются практически равномерно с небольшим превышением в предвыходные и выходные дни.

Однако 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 происходит более четверти всех аварий (26,4 %).

Между тем в 2015 году, несмотря на улучшение показателей безопасности дорожного движения и общее снижение числа ДТП с участием водителей и пешеходов, заметно выросло число преступлений с участием автобусов. Так, за январь-октябрь по вине водителей автобусов совершено 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 %).

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.

С учетом ужесточения мер административно-правового и уголовно-правового воздействия к лицам, управляющим автотранспорт-

ными средствами в состоянии опьянения, за последние годы удалось заметно снизить уровень «пьяной» автомобильной преступности. Так, число ДТП, совершенных по вине водителей, находящихся в алкогольном или наркотическом опьянении, за период с 2004 по 2014 год сократилось на 23,5 % (с 21,5 до 16,5 тысяч).

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, в каждом восьмом случае столкновения транспортных средств 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.

Важное место в криминологической характеристике преступлений принадлежит анализу особенностей личности преступника.

Анализ материалов судебной 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 %). Это объясняется в основном тем, что традиционно профессия водителя относится к разряду «мужских», а также тем, что женщины проявляют большую аккуратность при вождении транспортных средств, они более дисциплинированы на дороге и менее склонны к нарушениям правил.

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 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 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 – 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 составляют несовершеннолетние (47 человек).

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), на осужденных госслужащих приходится менее 1 %. По всей видимости, в государственных и муниципальных учреждениях более эффективно проводится профилактическая и воспитательная работа 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 среди осуж-

денных оказалось почти 40 % представителей рабочих специальностей и 37,3 % тех, кто в трудоспособном возрасте не имеет определенного рода занятий<sup>1</sup>.

Современное экономическое состояние и социальное положение граждан вносят определенные коррективы в жизнь российских семей, что отражается и на состоянии преступности. Значительная часть граждан имеет в собственности личные автомобили, но не обладает достаточными средствами для качественного их обслуживания. Необходимость поиска дополнительных источников дохода порой связана со значительным риском (выполнением строительных работ, «таксованием», охранной деятельностью и т. п.). Напряженный ритм на основном месте работы и наличие вынужденной «дополнительной» работы не позволяют уделять достаточное внимание системе внутренней домашней безопасности (электропроводке, электроприборам, аварийности отдельных «элементов быта» и так далее).

Значительные миграционные потоки и проблема занятости иностранных граждан также сказываются на уровне аварийности, поскольку часть мигрантов устраивается на работу в качестве водителей на различные предприятия и организации, другие занимаются 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 преступников, совершающих преступления в сфере безопасности и эксплуатации транспорта, в целом характеризуются недооценкой его 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 соз-

---

<sup>1</sup> Суды подсчитали водителей-уголовников. URL: <http://news.rambler.ru/head/31812130/>

нения. Решающая роль при этом отводится ситуации преступления, в котором личность 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 относятся к общественным нормам. Их поведение характеризуется пренебрежительным отношением к тем правилам, которые общество выработало для обеспечения своей безопасности<sup>1</sup>.

Правовое сознание преступников, совершивших преступления в сфере безопасности и эксплуатации транспорта, изучено еще недостаточно. Однако некоторые имеющиеся данные позволяют сомневаться в случайном, или ситуативном, характере неосторожных преступлений и дают возможность говорить об определенных дефектах правового сознания, отличающих этих преступников от лиц, совершивших преступления умышленно.

Специфичность дефектов правосознания преступников, совершивших преступления по неосторожности, проявляется не столько в негативном отношении к правовым нормам вообще, сколько в незнании конкретных норм либо неодобрении, нежелании им подчиняться, либо в отсутствии готовности следовать общим и специальным нормам предосторожности в тех видах деятельности, где они проявили неосторожность<sup>2</sup>.

В психологическом плане неосторожность складывается из различного уровня дефектов поведения и их комбинации. Сюда относятся дефекты восприятия, дефекты решения и, наконец, дефекты действия, объединяемые в литературе общим понятием «невнимательность», зачастую отражающие отрицательные психологические свойства личности<sup>3</sup>.

В личности любого человека фундаментальным моментом является тип темперамента. Преступление в сфере безопасности и

---

<sup>1</sup> Криминология: учебник для вузов / под ред. проф. В. Д. Малкова. М., 2006. С. 461.

<sup>2</sup> Квашиц В. Е. Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений: учебное пособие. М., 1977. С. 35.

<sup>3</sup> Яковлев А. Социально-психологические детерминанты личности неосторожного преступника // Уголовное право. 2003. № 2.

эксплуатации транспорта может совершить человек с любым типом темперамента. Но наибольшую склонность к ним, согласно проведенным исследованиям, проявляют холерики и меланхолики.

Так, действия холерика резки, не всегда обдуманы, зачастую совершаются бессознательно. 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 оно, как правило, инициативно (не всегда оправданно, и в некоторых случаях рискованно), энергично (проявляется в спонтанности, автоматичности решений и движений), принципиально («упертость» в принципах, не всегда оправданных жизнью, приводит иногда к неожиданному, нежелаемому результату). В среде с бедными духовными началами лицо может проявлять раздражительность (выражающуюся в импульсивности и, как следствие, в бессознательном небрежном поведении). 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, например, армейской обстановки. Несмотря на свою общительность и социальную активность, такие лица отрицательно относятся 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 так далее) и, как следствие, приводит к неосторожному противоправному поведению (из-за незнания или недостаточного знания правил предосторожности или алгоритма действия). В целом этот «комплекс» является «хорошей» психологической платформой для преступной небрежности.

Реакция меланхолика, несмотря на стесненность в движениях, колебания и осторожность в принятии решений, часто не соответствует силе раздражителя, проявляясь во внешней заторможенности и запоздалом выборе правильного поведения для устранения возмож-

ных общественно опасных последствий, что способствует преступному легкомыслию, а иногда и небрежности (когда он не в состоянии вовремя оценить ситуацию при наличии такой обязанности). Такой человек не может сосредоточиться на чем-либо, его внимание «размыто», рассеяно. Он долго не может изучать инструкцию, быстро выявить неисправность техники в экстремальных условиях. У него маленький объем 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 лишней раз не переспросят у специалистов, если им что-то непонятно. Кроме того, люди этого типа не стремятся к расширению контактов, болезненно воспринимают неудачи в социальном общении. Это часто приводит к негативным последствиям, когда человек изначально попадает в круг общения 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.

Практика показывает, что нередко в основе разнообразных нарушений правил предосторожности и общественной безопасности лежат антисоциальные взгляды и привычки (эгоизм, неуважение к людям, демонстративное пренебрежение нормами предосторожности и так далее). Эти привычки отражаются и на самой природе нарушений, которые носят подчас сознательный злостный характер. Следует отметить, что значительной является доля лиц, совершающих данные опасные правонарушения в нетрезвом состоянии. Так, среди осужденных в 2014 году по ст. 264 УК РФ примерно каждый третий (34 %) в момент совершения преступления находился в состоянии опьянения. Под воздействием наркотических веществ преступления совершили чуть менее 1 % осужденных.

## 5.2. Предупреждение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Предупреждение любого вида преступлений прежде всего требует определения их причин и условий. Некоторые исследователи причины преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта 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 так далее<sup>1</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 безответственность, пренебрежительное отношение к нор-

---

<sup>1</sup> Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты). С. 16.

мам общественного поведения, адресованным участникам дорожного движения, и искаженная (заниженная) оценка степени опасности допускаемых в данной сфере нарушений<sup>1</sup>.

Зависимость таких дефектов личности и преступлений, связанных с эксплуатацией автотранспортных средств, очевидна: 3/4 всех дорожно-транспортных происшествий связаны с осознанными нарушениями участников дорожного движения (чаще водителями) 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 изменений, связанных с функцией участника движения, искажением места ценностной значимости норм безопасности движения.

Не следует забывать и о постоянных стрессовых состояниях граждан, вызванных сложным материальным положением, несвоевременной выплатой заработной платы, угрозой безработицы, неуверенностью в завтрашнем дне, что в конечном счете сказывается и на поведении водителей, их несдержанности, как следствие, опасном вождении и даже агрессии. Все эти негативные атрибуты личности вполне объяснимы и подтверждаются результатами опроса граждан: недостатком личной культуры и воспитания (41 %), возведением своих навыков и социального статуса выше других участников дорожного движения (34 %) и т. п.

В настоящее время криминогенный комплекс аварийности на автотранспорте по-прежнему составляют:

- недостаточный уровень финансирования мероприятий в области обеспечения безопасности движения;
- несоответствие потребности общества и государства в безопасном дорожном движении и существующей дорожно-транспортной инфраструктуре;

---

<sup>1</sup> *Бородулин В. В., Севостьянов С. В.* Предупреждение дорожно-транспортных происшествий подразделениями ДПС ГИБДД: учебное пособие. Домодедово, 2008. С. 6.

- недостаточная эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения;
- наличие правовых пробелов и противоречий в области регулирования безопасности дорожного движения;
- недостаточно разработанный механизм координации действий органов исполнительной власти на федеральном уровне;
- низкий уровень дисциплины и правовой нигилизм участников дорожного движения<sup>1</sup>.

Указанные факторы определяют 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 происходят формирование и закрепление мотивации неосторожных преступлений, на которую оказывают влияние:

- 1) социально-психологические нормы поведения, имеющиеся в обществе;
- 2) традиции и атмосфера семейно-бытовой среды;
- 3) атмосфера производственной среды;
- 4) влияние негативных примеров и советов со стороны лиц, осуществляющих аналогичные профессиональные и бытовые функции, а также негативное влияние со стороны лиц, обучающих учебные группы или новых членов коллектива (инструктора, мастера, бригадиры, операторы и так далее);
- 5) искаженное освещение некоторыми средствами массовой информации проблем целесообразности, риска, смелости;
- 6) недостатки и нарушения в организации и управлении деятельностью техники и технологии производства, имеющие отношение к объектам с источниками повышенной опасности;
- 7) недостатки в специальной профилактике в обеспечении неотвратимости ответственности за совершенные преступления по неосторожности.

---

<sup>1</sup> *Каишкина Е. В.* Профилактика безопасности дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годы»: лекция. Домодедово, 2008. С. 7.

Наконец, к числу криминогенных условий, способствующих совершению преступлений в сфере безопасности дорожного движения, относятся:

– организационно-технические недостатки и противоречия (крайне неудовлетворительное состояние дорог – с плохим состоянием дорог из года в год связано около 12–14 % ДТП; каждый третий случай ДТП обусловлен неудовлетворительными условиями содержания и обустройства улично-дорожной сети);

– организационно-правовые недостатки нормативного регулирования процесса дорожного движения и правоприменительной практики (российские суды слишком гуманно относятся к виновникам ДТП)<sup>1</sup>;

– организационно-управленческие (неудовлетворительное техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, дефекты в организации дорожного движения, несовершенство системы профотбора и обучения водителей<sup>2</sup>).

Рассмотрим и такое обстоятельство, как недостатки в деятельности правоохранительных органов, в том числе ОВД, которые сказываются на уровне аварийности. Эти недостатки имеют свои причины: сокращение личного состава, недобросовестное выполнение своих служебных обязанностей, укрытие преступлений и правонарушений от учета, низкий уровень профессионализма и т. п.

---

<sup>1</sup> 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 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) лишена свободы, 2 % из которых получили наказание от 3 до 5 лет лишения свободы – т.е. практически по максимуму.

<sup>2</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.

Устранение этих и других недостатков в деятельности органов внутренних дел – это серьезный резерв усиления 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 транспорта современными средствами безопасности и спасения людей; повышение дисциплины в процессе транспортной деятельности и так далее.

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 совместный некоммерческий проект Google Россия и Auto.ru, суть которого сводится к оценке дороги в режиме реального времени и созданию «карты качества дорожного полотна». Подобного рода информация будет 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 выполнимая, но требующая реализации ряда управленческих решений, в том числе связанных с выделением соответствующих ресурсов на развитие транспортной инфраструктуры, сети автомобильных дорог европейского качества, установки средств технического контроля за дорожным движением и т. п. В этой связи в апреле 2014 года Председатель Правительства России Д. А. Медведев

подписал постановление об утверждении государственной программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности»<sup>1</sup>, одной из целей которой является обеспечение общественной безопасности и безопасности дорожного движения. Только на реализацию мероприятий по повышению уровня безопасности на автомобильном транспорте государство должно выделить более 17,2 млрд рублей до 2020 года.

Третье направление, связанное с повышением культуры на дорогах и созданием в обществе неприятия 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 так далее. 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;

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 года № 345 «Об утверждении государственной программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности»». URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70544264/>

- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение уровня культуры вождения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

В профилактике дорожно-транспортных преступлений важную роль играют средств массовой информации, демонстрация на предприятиях и дорогах загубленной техники и размещение информационных стендов о человеческих жертвах, размере материального ущерба и т. п. Гласность в этом отношении 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 так далее. 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>1</sup>.

Снижению дорожно-транспортной аварийности должна способствовать и активная пропаганда 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 необходимо разрабатывать и поддерживать региональные программы, направленные на обучение детей дошкольно-

---

<sup>1</sup> *Бородулин В. В., Севостьянов С. В.* Предупреждение дорожно-транспортных происшествий подразделениями ДПС ГИБДД: учеб. пособие. Домодедово, 2008. С. 7–8.

го и школьного возрастов правилам дорожного движения и безопасного поведения на улице: проведение викторин, конкурсов и т. п. С этой целью Госавтоинспекция на федеральном уровне инициировала серию широкомасштабных социальных кампаний под девизами: «Зебра», «Засветись! Стань заметней на дороге» и «Пешеход, на переход!», «Внимание – пешеход», «Шлем – всему голова», «Некуда спешить» и «Вежливый водитель», «Пристегнись!» и «Автокресло – детям!», направленных на повышение безопасности участников дорожного движения. Сегодня в стране – 15 тысяч «школьных» автобусов, действуют более 250 детских автогородков и 16 тысяч пришкольных автоплощадок. В 2008 году на Дальнем Востоке для детей построен целый автоград «Океан» с дорожными развязками, мостами, туннелями, эстакадами и автомобилями, куда на профильные смены по безопасности дорожного движения ежегодно прибывают сотни школьников.

Четвертое направление предупреждения преступлений, связанных с эксплуатацией автотранспортных средств, предусматривает формирование гибкой и адекватной законодательной основы по организации дорожного движения. Только за период с 2006 по 2012 годы в области дорожного движения на федеральном уровне принято более 160 нормативных правовых актов. Большинство нововведений касалось усиления ответственности водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, и пешеходов. Важным шагом стало внедрение в отечественное законодательство положений, позволивших с 1 июля 2008 года привлекать к ответственности владельцев транспортных средств на основании результатов применения средств фотовидеофиксации правонарушений в области дорожного движения, работающих в автоматическом режиме.

Совершенствование законодательной базы в области дорожного движения отчасти связано и адаптацией национального законодательства под международные, в том числе европейские, стандарты безопасности. Так, например, 5 июня 2002 года на Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) был принят целый ряд правовых актов, включающих рекомендации по безопасности дорожного движения. Это, прежде всего, резолюции, часть которых

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 так далее.

Предупреждению дорожно-транспортных преступлений способствуют запреты, содержащиеся в уголовном и административном законодательстве. Они, безусловно, имеют важное профилактическое воздействие, но правоприменительная практика нередко сводит на нет усилия законодателя. В этой связи целесообразно сформировать единообразную судебную практику и осуществлять контроль и надзор за ней, в том числе и соответствующими институтами гражданского общества.

Весьма интересным и заслуживающим внимания является установление ответственности за опасное вождение<sup>1</sup>. Проведенный ГИБДД России опрос водителей по этому вопросу показал, что почти половина опрошенных (42 %) поддерживает это нововведение.

В Европе уже давно предусмотрена ответственность за агрессивные формы вождения. Так, за несоблюдение дистанции в потоке каждый, кто при скорости 100 км/ч приблизится к впереди идущему автомобилю ближе, чем на 15 м, подвергается штрафу в размере 150 евро, а агрессивные водители («дрендлеры») наказываются штрафом в 250 евро и лишением водительских прав на 3 месяца. Согласно положениям Закона о нарушениях правил дорожного движения Германии вытянутый палец, показанный из окна машины другому водителю, расценивается как оскорбление действием и наказывается штрафом в 600 евро.

---

<sup>1</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.

Воспитание культуры вождения и формирование дисциплинированности участников дорожного движения зависит от четких правовых предписаний, адекватных мер воздействия к правонарушителям, в том числе тем, кто систематически нарушает правила дорожного движения. Так, забытая, но требующая «реанимации» советская балльная система нарушений ПДД, в скором времени будет восстановлена. Вот только в каком виде? МВД России уже разработало законопроект, предусматривающий лишение прав водителей, которые нарушили правила дорожного движения более трех раз в течение одного года.

В Германии, например, штрафные баллы учитываются при оформлении страховки. Если водитель набирает за год штрафные очки за допущенные нарушения правил дорожного движения, сумма его страховки (до 1000 евро), увеличивается еще на 500 евро, на второй год – на 1 тыс. евро, на третий – на 2 тыс. евро. Поэтому некоторые из нарушителей вынуждены целый год не пользоваться автомобилем, чтобы не платить тройную цену за страховку, стоимость которой эквивалентна заработной плате.

Заслуживает внимания и вопрос о практике взимания штрафов за нарушение правил дорожного движения. Современные технические средства контроля, фиксирующие нарушения ПДД, только в Московском регионе инициируют штрафы на правонарушителей в размере 540 млн рублей в месяц, а в год, соответственно, – 6,4 млрд. 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 млрд рублей, то есть практически штраф оплатил только каждый из четырех 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 в течение 20 дней со дня вынесения постановления

о привлечении к административной ответственности в размере половины суммы наложенного штрафа<sup>1</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 (Бельгии, Израиле, Испании, 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 которых успешно себя зарекомендовали в странах Евросоюза, и их применение можно адаптировать к российским условиям.

Так, например, в Австрии, Германии, Швеции при выписке из родильных домов молодой матери предоставляются различные методические пособия по уходу за ребенком, в число которых входят и рекомендации по перевозке детей в легковых автомобилях. При плановом обследовании 4-летних детей в центрах здоровья ребенка родителям выдаются правила дорожного движения для детей и взрослых<sup>2</sup>.

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

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 22 декабря 2014 года № 437-ФЗ «О внесении изменений в Административный кодекс Российской Федерации в части совершенствования взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения». URL: [http://consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_172512/](http://consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172512/)

<sup>2</sup> URL: <http://www.bdd-lenobl.ru>

строгий контроль. Помимо контроля за использованием защитного шлема, в ряде государств предусмотрена не только обязанность велосипедистов носить одежду со светоотражающими элементами, но поощрение за это<sup>1</sup>. Так, например, в Чешской Республике дети до 15 лет по закону обязаны пользоваться велосипедными шлемами. В г. Кромержиже действует программа «Безопасные сообщества», на основе которой заинтересованные органы борются за игнорирование использования велосипедных шлемов, начав в 2002 году 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.

В большинстве европейских стран разрешение проблемы обеспечения безопасности детей частично берет на себя государство. Так, в Великобритании, Германии, Финляндии в учреждениях, где родился ребенок, его родители могут взять во временное пользование ДУУ за умеренную плату<sup>2</sup>. Организация «Безопасность детей в

---

<sup>1</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 года. URL: <http://www.un.org/Russian>

<sup>2</sup> Использование удерживающих устройств в автомобилях: обзорная информация / сост.: Н. Д. Милешкина, Л. Ю. Полина, Л. В. Семибратова. М., 2008. Вып. 20. С. 50.

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.

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 сохраняется. Особенность рассматриваемых преступлений заключается в еще и том, что их причинный комплекс как бы затушеван, а методы индивидуальной профилактики не успевают за преступлением. Отсюда 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 так далее. Они помогают устранять различные недостатки в организации и контроле дорожного движения, подготовке водителей, ограничивают и 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, предусматривающих меры социально-правового, экономического, организационно-технического характера;

2) совершенствование законодательных и нормативных 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. На нее возложен целый комплекс специальных мер профилактики: регулирование движения транспорта и пешеходов; выявление и пресечение нарушений правил дорожного движения; контроль за содержанием дорожной сети; надзор за техническим состоянием транспорта; ре-

гистрация и учет автотранспортных средств; учет и анализ ДТП, причин и условий их возникновения; принятия мер к их устранению; применение к нарушителям установленных законом мер воздействия; организация и проведение агитационно-пропагандистской работы и так далее<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Приказ МВД России от 02.12.2003 № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». URL: <http://consultant.ru>

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог, необходимо отметить, что наличие внутри- и межотраслевых противоречий в тексте диспозиций рассмотренных статей УК РФ и иных нормативных актах, 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 несоответствий, 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 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.

В этих целях в настоящей работе проведен подробный анализ как общепринятых и законодательно поддержанных точек зрения известных авторов, так и оппозиционных им взглядов и мнений по рассматриваемому вопросу. На основе их изучения, анализа и соотношения с общими направлениями отечественной уголовной политики выработана собственная позиция в отношении наиболее спор-

ных моментов квалификации транспортных преступлений. Проведенный анализ принципов и положений уголовного закона в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта позволил 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 выработать конкретные предложения по его совершенствованию.

Проведенный 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 сформулировать предложения по совершенствованию уголовного законодательства в области регулирования общественных отношений, возникающих в процессе движения и эксплуатации транспорта.

Урегулирование такого актуального вопроса, как обеспечение 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 счете положительно скажется на процессе предупреждения подобного рода преступлений.

## ЛИТЕРАТУРА

Конституция Российской Федерации. М., 2016.

Уголовный кодекс Российской Федерации. М., 2016.

Федеральный закон «О безопасности» // Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. № 15.

Федеральный закон от 10.12.1996 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 6. Ст. 4873.

Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

Федеральный закон от 13.07.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7.03.2001 // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

Постановление Правительства РФ от 22.09.1999 «Об утверждении Правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1999. № 40. Ст. 4861.

Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 35. Ст. 1867.

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, медицинско-

го 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. 27 июня.

Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»: сборник действующих постановлений пленумов Верховных судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 2013.

Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ по делу Г. и Б. // Бюллетень Верховного суда РФ. 1997. № 6.

Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда РФ по делу О. и Г. // Бюллетень Верховного суда РСФСР. 1974. № 8.

Строительные нормы и правила СНиП 2.05.06-85\*. Магистральные трубопроводы. М., 2003.

Балашов С. К. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ростов н/Д, 2005.

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>

Большая советская энциклопедия. М., 1985.

Свободная русская энциклопедия «Традиция». М., 1999.

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.

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

Ветров Н. И. Уголовное право. Особенная часть. М., 2002.

Вопросы уголовного права и уголовного процесса в практике Верховного суда Российской Федерации / сост.: В. Боровиков, А. В. Галахова, В. Демидов. М., 2011.

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

Горбуза А., Сухарев А. О квалификации дорожно-транспортных преступлений // Советская юстиция. 1980. № 8.

Горелик И. И. Квалификация преступлений, опасных для жизни и здоровья. Минск, 1973.

Дагель П. С. Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Вопросы борьбы с преступностью. М., 1981. Вып. 34.

Злобин Г. А., Никифоров Б. С. Умысел и его формы. М., 1972.

Иванов В. Д. Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002.

Кадников К. Г. Квалификация преступлений (теория и практика): учеб. пособие. М., 1999.

Квапис В. Е., Махмудов Ш. Д. Ответственность за неосторожность. Душанбе, 1975.

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.

Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. С. М. Кочои. М., 2011.

Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю. И. Скуратова и В. М. Лебедева. М., 2000.

Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации

с постатейными материалами и судебной практикой. Ростов н/Д, 2002.

Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., 2011.

Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А. В. Бриллиантова. М., 2010.

Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990.

Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003.

Кудрявцев В. И. Объективная сторона преступления. М., 1960.

Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976.

Куринов Б. А. Квалификация транспортных преступлений. М., 1965.

Ляпунов Ю. И. Причинная связь как признак автотранспортных преступлений // Труды Высшей школы МВД. М., 1969. Вып. 24.

Малинин В. Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб., 2000.

Наумов А. В. Российское уголовное право: курс лекций. Т. 2: Особенная часть. М., 2004.

Наумов А. В. Российское уголовное право. Общая часть: курс лекций. М., 1999.

Незнамова З. А. Коллизии в уголовном праве. Екатеринбург, 1994.

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

Рарог А. И. Уголовное право. Особенная часть в вопросах и ответах. М., 2004.

Российское уголовное право. Т. 2: Особенная часть / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008.

Российское уголовное право: в 2 т. Т. 2: Особенная часть: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. / под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай и других. М., 2011.

Суняев Л. В., Унтерберг Е. С., Богатырев Д. Ю. Комментарий к Правилам дорожного движения в Российской Федерации (утв. Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090) (постатейный). URL: <http://consultant.ru>

Терра-Лексикон: энциклопедический словарь. М., 1998.

Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002.

Уголовное право: в 2 т. Т. 2: Особенная часть: учебник для бакалавров / отв. ред.: И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2013.

Уголовное право России. Общая и Особенная части / под ред. В. К. Дуонова. М., 2009.

Уголовное право России. Особенная часть / под ред. А. И. Рарога. М., 1998.

Уголовное право России. Особенная часть / под ред. И. Я. Козаченко. М., 1998.

Уголовное право России. Части Общая и Особенная / под ред. А. И. Рарога. М., 2011.

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.

Уголовное право Российской Федерации / под ред. Л. В. Иногумовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. М., 2011.

Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть / под ред. Б. В. Здравомыслова. М., 1996.

Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. В. Ю. Малаховой. М., 2011.

Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. Н. Г. Кадникова. М., 2006.

Уголовное право. Общая часть. Ростов н/Д, 2008.

Уголовное право. Особенная часть / под ред. В. Н. Петрашева. М., 1999.

Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2008.

Чучаев А. И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта (уголовно-правовые проблемы). Саратов, 1988.

Якубенко Н. В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность. Тюмень, 2001.

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

## СОДЕРЖАНИЕ

<i>Введение</i> .....	3
<b>Раздел 1. Общее понятие транспортных преступлений и их виды</b> .....	6
<b>Раздел 2. Преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами</b> .....	15
2.1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (статья 263 Уголовного кодекса России) .....	15
2.2. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 Уголовного кодекса России) .....	21
2.3. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (статья 264 <sup>1</sup> Уголовного кодекса России) .....	43
2.4. Нарушение правил международных полетов (статья 271 Уголовного кодекса России) .....	51
2.5. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (статья 271 <sup>1</sup> Уголовного кодекса России) .....	55
<b>Раздел 3. Преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств</b> .....	59
3.1. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств (статья 263 <sup>1</sup> Уголовного кодекса России) .....	59
3.2. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (статья 266 Уголовного кодекса России) .....	69

3.3. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (статья 268 Уголовного кодекса России) .....	78
3.4. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов (статья 269 Уголовного кодекса России) .....	91

<b>Раздел 4. Преступления, совершаемые лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств .....</b>	<b>101</b>
4.1. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (статья 267 Уголовного кодекса России) .....	101
4.2. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (статья 270 Уголовного кодекса России) .....	114

<b>Раздел 5. Криминологический анализ и предупреждение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта .....</b>	<b>117</b>
5.1. Общая криминологическая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта .....	117
5.2. Предупреждение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта .....	130
Заключение .....	145
Литература .....	147

АЛТУХОВ Сергей Анатольевич,  
кандидат юридических наук, доцент

БОХАН Андрей Петрович,  
кандидат юридических наук, доцент

**ПРЕСТУПЛЕНИЯ  
ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ  
ТРАНСПОРТА**

**Учебное пособие**

Корректор *И.А. Мосенцева*  
Технический редактор *И.А. Мосенцева*  
Редактор *И.А. Мосенцева*  
Компьютерная верстка – *Е. Е Пелехатая*

Сдано в набор 23.05.2016. Подписано к печати 27.07.2016.  
Формат 60x84/16. Объем 9,75 п.л. Набор компьютерный.  
Гарнитура Times New Roman. Печать ризография.  
Бумага офсетная.  
Тираж 50 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.

ISBN 978-5-89288-287-3



9 785892 882873