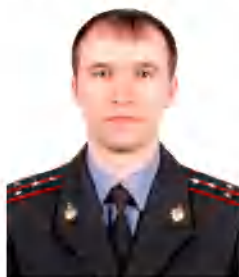




УДК 343.346



Денис Валерьевич ТОКМАНЦЕВ,
старший преподаватель кафедры уголовного права и
криминологии Сибирского юридического института
МВД России (г. Красноярск),
кандидат юридических наук

**ВЛИЯНИЕ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ФАКТОРОВ
НА РАЗВИТИЕ ПРИЧИНОЙ СВЯЗИ В ПРЕСТУПЛЕНИИ,
ПРЕДУСМОТРЕННОМ СТ. 263 УК РФ**

**THE INFLUENCE OF UNFAVOURABLE FACTORS ON THE DEVELOPMENT
OF CAUSAL RELATIONSHIP IN A CRIME, PROVIDED IN THE ARTICLE
253 OF THE CRIMINAL CODE OF RF**

В статье рассматривается влияние системных и внесистемных факторов неблагоприятного характера на развитие причинной связи в преступном нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

The article considers the influence of system and non-system factors of unfavourable character on the development of causal relationship in criminal violation of the rules for traffic safety and operation of rail, air or water transport.

Ключевые слова: причинная связь, нарушение правил, транспорт, безопасность.
Keywords: causal relationship, violations of the rules, transport, safety.

Несмотря на кажущуюся простоту, установление причинной связи в преступном нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта представляет определенную сложность. Так, в результате опроса сотрудников правоохранительных и судебных органов установлено, что 91% правоприменителей испытывают затруднения в установлении причинной связи. Проведенные ранее исследования свидетельствуют о том, что неправильное установление причинной связи служит основанием отмены или изменения почти 1/3 приговоров по данной категории дел.¹

Установление причинной связи осложнено тем, что в ее развитие могут быть включены различные неблагоприятные факторы. Общее число последних при нарушении правил безопасности функционирования, например, воздушного транспорта превышает 1800 наименований.²

Условно их можно разделить на системные (человеческие и технические) и внесистемные (факторы внешней среды).³

Поскольку обеспечение безопасности функционирования транспорта – процесс коллективный, последствия могут быть вызваны нарушениями соответствующих правил несколькими лицами.⁴ Это значительно осложняет установление непосредственной причины, в качестве которой могут выступать: а) совокупность нарушений правил, допущенных всеми лицами, обязанными их соблюдать; б) нарушения правил, допущенные некоторыми лицами, обеспечивающими безопасность движения или эксплуатации транспорта; в) нарушения правил одним из участников движения транспорта, обеспечивающим безопасность его функционирования.

Это вызывает необходимость во всех случаях «коллективных» нарушений тщательно отрабатывать все возможные



варианты развития причинной связи, чтобы исключить случаи привлечения к уголовной ответственности лиц, действия которых не находятся в причинной связи с наступившими последствиями,⁵ или необоснованного прекращения уголовного преследования в отношении лиц, нарушения которых находятся в причинной связи с общественно опасными последствиями, так как тем самым нарушается принцип неотвратимости уголовной ответственности, что, в свою очередь, способствует формированию представления о юридической беспоследственности нарушений и стимулирует установки на их продолжение.⁶ Например, по уголовному делу о смертельном травмировании электромонтера пути В. в результате наезда пассажирского поезда на лейтер судебно-технической экспертизой было установлено, что непосредственной причиной наезда пассажирского поезда на лейтер, повлекшего травмирование потерпевшего В., является совокупность нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущенных энергодиспетчером В., бригадиром электромонтажных работ У. и поездным диспетчером К. Вместе с тем органы предварительного следствия посчитали, а суд согласился с тем, что нарушения, допущенные бригадиром электромонтажных работ У., выразившиеся в том, что он допустил производство электромонтажных работ на путях с односторонним ограждением вышки, не вышел на связь с дежурным по станции и энергодиспетчером, не получил информацию о фактическом поездном положении, не находятся в причинной связи с наступившими последствиями.

Для правильного установления причинной связи в случаях, когда последствию предшествовали нарушения со стороны нескольких лиц, полагаем правильным исходить из того, что, когда эти лица находятся в иерархических отношениях, непосредственной причиной последствий является нарушение, допущенное нижестоящим, ближайшим к результату звеном, но только если эти нарушения не являются

полностью результатом управляющего воздействия вышестоящего звена.⁷ Примером такого управляющего воздействия могут быть действия руководителя маневров П., который при движении маневрового состава вагонами вперед, заметив на пути следования состава малолетнего В., имея реальную возможность предупредить машиниста локомотива, не подал ему сигнала остановки, в результате машинист допустил наезд локомотива на В. Непосредственной причиной травмирования В. были признаны действия руководителя маневров П.

Но не во всех случаях управляющего воздействия второго звена действия первого звена исключаются из цепи причинности. Например, совершенно обоснованно непосредственной причиной опрокидывания дрезины с пассажирами были признаны действия заместителя директора узкоколейной железной дороги Н., который, зная о том, что дрезина неисправна и не предназначена для расчистки железнодорожного пути от снега, дал устное указание машинисту дрезины З. выехать на дрезине и произвести с использованием самодельного снегоочистительного отвала расчистку колеи узкоколейной железной дороги, а также действия машиниста дрезины З., состоящие в том, что он производил расчистку пути на технически не исправной, не предназначенной для расчистки пути от снега дрезине с самодельным снегоочистительным отвалом.

В тех же случаях, когда лица, допустившие нарушения, находятся в одной системе горизонтальных отношений, непосредственной причиной последствий может быть нарушение, допущенное только одним из них. Например, столкновению дрезины с автомобилем на переезде предшествовали нарушения как со стороны дежурного по переезду А., так и со стороны машиниста дрезины. Дежурный по переезду А. не следил за движением на переезде, в силу чего не заметил, что переездная сигнализация перестала работать, а машинист дрезины, зная, что при движении дрезины переездная сигнализация может не сработать, не проследил,



свободен ли путь, и не обеспечил безопасность движения дрезины. Непосредственной причиной столкновения дрезины с автомобилем судом были признаны нарушения, допущенные только дежурным по переезду.

Условием наступления общественно опасных последствий могут быть нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, допущенные не только виновным лицом, но и самим потерпевшим. Так, судебно-технической экспертизой причиной травмирования помощника-машиниста кондуктора К. были признаны нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущенные как машинистом тепловоза Д., так и потерпевшим К. Нарушения выразились в том, что, несмотря на запреты, установленные правилами безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, при выполнении маневровых работ К. сел на раму одного из сцепов и стал подавать сигналы Д. на начало движения, а Д., зная, что если на сцепах находятся люди, то движение запрещено, начал движение локомотива. В результате тяговым устройством К. придавило ногу.

Однако и эксперты, и суды признают такие нарушения со стороны потерпевших «сопутствующими», не находящимися в прямой причинной связи с общественно опасными последствиями. Поэтому то обстоятельство, что потерпевший допустил нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, как правило, учитывается судами исключительно при назначении наказания виновному.

Таким образом, причинная связь по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта несколькими лицами может иметь самые различные виды. Поэтому, как совершенно верно отмечает А.А.Тер-Акопов, «в цепи последовательных нарушений, заканчивающихся вредными последствиями, необходимо исследовать все нарушения, а не ограничиваться теми, которые являются ближайшими к последствию»⁸.

Причинная связь может быть осложнена вмешательством таких объективных факторов неблагоприятного характера, как атмосферная турбулентность, сдвиг ветра, обледенение, удар молнии, низкая облачность, шторм и т.д. Неправильное установление места этих факторов в цепи причинности приводит нередко к необоснованному привлечению лиц к уголовной ответственности. Так, капитан-механик теплохода, обвиняемый в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, был оправдан за отсутствием состава преступления, так как судом было установлено, что причиной аварии явились действия стихийных сил (штормовая погода). По такой же причине был отменен обвинительный приговор в отношении старшего помощника теплохода З., признанного виновным в том, что, получив предупреждение о штормовой погоде, не отвел судно от борта другого теплохода, не выполнил правила безопасной стоянки судов в порту, в результате чего оба теплохода затонули.⁹

Тем не менее в тех случаях, когда включению в причинную связь природных, стихийных сил предшествовали нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, непосредственной причиной аварий и катастроф являются действия (бездействие) ответственных лиц, а не стихийные силы.

В качестве примера можно привести решение суда о том, что непосредственной причиной кораблекрушения в штормовых условиях явились не погодные условия, а нарушения исполняющим обязанности директора судоходной промышленной компании правил безопасности эксплуатации плашкоута, выразившиеся в выпуске в плавание в район, навигация в котором запрещена, перегруженного судна с неисправностями главного двигателя, не имеющего допуска к плаванию.

В таких случаях стихийные природные силы выступают в качестве катализатора ранее допущенных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, в сочетании с ними могут



создавать экстремальную ситуацию, в условиях которой допускаются новые нарушения правил безопасности функционирования транспорта. Например, комплексной авиационно-технической экспертизой было установлено, что командир вертолета Ш. потерял пространственную ориентировку вертолета в условиях возникновения снежного вихря и допустил столкновение вертолета с земной поверхностью в результате сочетания следующих факторов: а) превышение максимально допустимого взлетного веса вертолета для фактических условий взлета, что не позволило выполнить безопасный взлет вне зоны влияния «воздушной подушки»; б) необоснованно принятое решение на выполнение взлета в зоне влияния «воздушной подушки» и запоздавшая попытка прекращения взлета; в) потеря командиром воздушного судна визуального контакта с наземными ориентирами из-за попадания в зону снежного вихря при попытке выполнения взлета в зоне влияния «воздушной подушки» при свежевывавшем снеге; г) ошибки пилотирования, допущенные командиром воздушного судна, приведшие к падению оборотов несущего винта ниже минимально допустимых. Как следствие – суд признал непосредственной причиной катастрофы нарушение правил безопасности полетов, допущенное пилотом вертолета, а не природные явления в виде снежного вихря.

Таким образом, в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности «вредные последствия носят, как прави-

ло, ситуативный и во многом случайный характер»¹⁰. Однако «случайность» последствий в данном случае относительна; как совершенно верно заметил А.Нерсисян, чем более грубым является нарушение правил, тем вероятнее при прочих равных условиях наступление вредных последствий.¹¹

1 Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С.79.

2 Безопасность полетов / под ред. Р.В. Сакача. М., 1989. С. 31, 32.

3 Мальков С.М. Преступления против военной службы, посягающие на правила безопасности использования военно-технических средств. Красноярск : СибЮИ МВД России, 2008. С.60.

4 См.: Гринберг М.С. Ответственность за преступную неосторожность при действии производственного коллектива // Советское государство и право. 1979. №8. С.107.

5 Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1989. №5. С.12.

6 См.: Тер-Акопов, А.А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. М., 1980. С.139.

7 См.: Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003. С.356.

8 См.: Тер-Акопов А.А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. С.149.

9 См.: Чучаев А., Заходий Л. Уголовная ответственность капитана за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта // Безопасность мореплавания и ведение промысла. Вып. 55. Л., 1980. С.57.

10 Эминов В.Е. Проблемы совершенствования нормы об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью : сборник тезисов, научных докладов и сообщений. Тюмень, 1991. С. 22.

11 Нерсисян А. Нарушения правил безопасности на воздушном транспорте // Советская юстиция. 1985. №13. С.22.