

**Форма вины и мотивы
нарушений правил безопасности движения
и эксплуатации транспорта (ст. 263 УК РФ)**

ТОКМАНЦЕВ Денис Валерьевич, доцент, кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного права и криминологии Сибирского юридического института ФСКН России
660131, Россия, г. Красноярск, ул. Рокоссовского, 20
E-mail: den_tok@mail.ru

Рассматриваются предложенные в науке уголовного права подходы к определению формы вины (умышленная, неосторожная либо определяемая судом в конкретном деле) в преступлении, предусмотренном статьей 263 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена» Уголовного кодекса Российской Федерации. Оценивается место мотивов (положительные, нейтральные и отрицательные) нарушения правил безопасности движения и эксплуатации в составе данного преступления. На основе анализа юридической литературы и материалов правоприменительной практики обосновывается вывод о том, что преступление, предусмотренное статьей 263 УК РФ, является неосторожным, но исследование его субъективной стороны как в теории уголовного права, так и в следственно-судебной практике должно включать определение формы психического отношения лица к нарушению правил безопасности движения или эксплуатации транспорта (которая может быть как умышленной, так и неосторожной) и оценку мотивов таких нарушений.

Ключевые слова: безопасность, транспорт, движение и эксплуатация, правила безопасности, нарушение правил, последствия, вина, умысел, неосторожность, мотив.

**Form of Guilt and the Motives of Violations of Safety Rules
and Operation of Transport (Art. 263 of the Criminal Code
of the Russian Federation)**

D. V. TOKMANTSEV, candidate of legal sciences, associate professor
Siberian Law Institute of the Federal Drug Control Service of the Russian Federation
20, Rokossovskiy st., Krasnoyarsk, Russia, 660131
E-mail: den_tok@mail.ru

Proposals in the science of criminal law approaches to the definition of the form of guilt (intentional, reckless or determined by the court in a particular case) of a crime provided for in Article 263 "Violation of safety rules and operation of railway, air, sea and inland waterway transport and underground" of the Criminal Code of the Russian Federation are considered in the article. The place of motives (positive, neutral and negative) of violation of safety rules and operation as part of the crime is evaluated. Based on the analysis of legal literature and materials law enforcement practice the author made a conclusion that the crime under Article 263 of the Criminal Code is careless, but the study of its subjective side in the theory of criminal law, and the investigative and judicial practice must include the determination of the form of mental attitude of a person for violation of safety rules and operation of transport (which can be both intentional and reckless) and assessment of the motives of such violations.

Keywords: security, transport, movement and operation, safety rules, violation of the rules, consequences, guilt, intent, negligence motive.

DOI: 10.12737/18036

В теории уголовного права прослеживаются несколько подходов к определению формы вины нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (далее — транспорта). Одни авторы относят общественно опасное деяние, предусмотренное ст. 263 УК РФ, к числу неосторожных преступлений, другие полагают, что оно является умышленным преступлением¹. Также высказана точка зрения о том, что конкретная форма вины в данном преступлении должна определяться судом, и в зависимости от обстоятельств конкретного дела при умышленном нарушении правил, но неосторожном отношении к последствиям преступление по решению суда может признаваться умышленным².

Впрочем, в судебной практике встречаются разночтения в определении формы вины в рассматриваемом преступлении. Об этом свидетельствуют примеры, когда нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, повлекшее по неосторожности причинение вреда здоровью или смерть человека, признается умышленным преступлением.

Гусь-Хрустальный городской суд Владимирской области, признавая машиниста тепловоза Г. виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, выразившегося в том, что он, управляя тепловозом в условиях ограниченной видимости, не подавал оповестительные сигналы и не следил

¹ См.: *Балашов С. К., Иванов В. Д.* Умышленная и неосторожная формы вины при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта // Науч. труды ученых-юристов Северо-Кавказского региона. Вып. 9. Краснодар, 2005. С. 113—122.

² См.: *Нерсисян В. А.* Ответственность за неосторожные преступления: состояние и пути совершенствования // Государство и право. 2002. № 3. С. 37—38.

за незанятостью пути, в результате чего допустил наезд тепловоза на гражданина С., указав в приговоре, что Г. совершил умышленное преступление³.

Столь неоднозначное определение формы вины в рассматриваемом преступлении обусловлено тем, что законодатель определил содержание субъективной стороны рассматриваемого преступления через психическое отношение лица только к общественно опасным последствиям, наступившим в результате допущенного им нарушения правил безопасности функционирования транспорта, оставив без внимания психическое отношение такого лица к совершенному им действию (бездействию), т. е. собственно к указанному нарушению⁴.

В связи с этим в научной литературе обосновывается необходимость установления психического отношения лица не только к наступившим последствиям, но и к самому нарушению правил безопасности функционирования транспорта⁵, так как именно оно (психическое отношение к действию (бездействию) — допущенному нарушению) порождает цепь причинно-следственной зависимости⁶.

Такой подход к определению вины в рассматриваемом преступлении поддерживается не всеми уче-

³ См. уголовное дело № 1-285/2005. Архив Гусь-Хрустального городского суда Владимирской области за 2005 г.

⁴ См.: *Корчева З. Г.* Некоторые вопросы квалификации преступлений на железнодорожном, водном и воздушном транспорте // Научная конференция по работам, выполненным в 1964 году (сентябрь 1965 г.): тезисы докл. Хабаровск, 1965. С. 133.

⁵ См.: *Белокобыльский Н. Н.* Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1981. С. 11.

⁶ См.: *Ляпунов Ю.* Ответственность за нарушение действующих на транспорте правил // Советская юстиция. 1971. № 14. С. 14—15.

ными⁷. Вместе с тем он заслуживает внимания, так как вытекает из принципа вины (субъективного вменения), который предполагает, как пишет В. В. Лунеев, необходимость «установления внутреннего отношения субъекта и к действиям (бездействию), и к последствиям»⁸.

Психическое отношение виновного к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспорта в литературе характеризуется через различные парные категории: «умысел — неосторожность»⁹; «осознанное — неосознанное»¹⁰.

Не вдаваясь в полемику по этому вопросу, согласимся с В. Е. Эминовым в том, что «слова “осознанно”, “сознательно” менее точно выражают психическое отношение к содеянному, чем указание на умышленный характер нарушения. В этих словах не находит отражения волевой элемент психического отношения к нарушению правил»¹¹. Поэтому для характеристики психического отношения виновного к самому нарушению правил безопасности функционирования транспорта предлагаем использовать термины «умысел» и «неосторожность», что также будет соответствовать сложившейся правоприменительной практике.

⁷ См.: *Чучаев А. И.* Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации водного транспорта (уголовно-правовое и криминологическое исследование): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1982. С. 13.

⁸ *Лунеев В. В.* Субъективное вменение. М., 2000. С. 5.

⁹ См., например: *Кременов И. Н.* Уголовная ответственность за транспортные преступления: учеб. пособие. Ташкент, 1990. С. 13.

¹⁰ См., например: *Кудрявцев В. Н.* Общая теория квалификации преступлений. М., 2001. С. 150.

¹¹ *Эминов В. Е.* Борьба с авиационными происшествиями (вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта). М., 1980. С. 59.

Анализ архивных уголовных дел о преступных нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта позволяет сделать вывод о том, что неосторожные последствия, указанные в диспозиции ст. 263 УК РФ, зачастую являются следствием умышленного нарушения названных правил (67% всех допущенных нарушений), и на это суды прямо обращают внимание в обвинительных приговорах.

Ленский районный суд Республики Саха (Якутия), рассмотрев материалы уголовного дела в отношении Ф., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ, пришел к выводу о том, что причинение тяжкого вреда здоровью Ч., следовавшему в вертолете в качестве пассажира, стало результатом умышленных противоправных действий командира воздушного судна Ф. Осуществляя полет на высоте ниже безопасной, Ф. в процессе разворота допустил раскачку груза, расположенного на внешней подвеске вертолета. Для уменьшения раскачки груза, действуя умышленно, предвидя возможность наступления общественно опасных последствий, Ф. стал хаотично изменять параметры полета, что привело к еще большему снижению воздушного судна, попаданию вертолета в режим «вихревого кольца» и столкновению его с кронами деревьев¹².

Нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта допускаются и по неосторожности (23% рассматриваемых нарушений), что также не исключает состава рассматриваемого преступления, а лишь свидетельствует о меньшей степени общественной опасности деяния, его меньшей причиняющей способности по сравнению с таким же умышленным нарушением¹³.

¹² См. уголовное дело в отношении Ф. Архив Ленского районного суда Республики Саха (Якутия) за 2010 г.

¹³ См.: *Тер-Акопов А. А.* Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003. С. 367.

Неосторожность в отношении допущенного нарушения, как правило, обусловлена незнанием соответствующих правил или их недостаточным знанием, несмотря на то что в силу занимаемой должности или выполняемой работы лицо обязано было их знать и имело возможность с ними ознакомиться, либо забывчивостью, рассеянностью, растерянностью, невнимательностью, непредусмотрительностью виновного¹⁴.

Бортмеханик самолета В., получив от командира самолета во время тренировочного полета приказ зафлюгировать неработающий правый двигатель, проявил невнимательность, зафлюгировав работающий левый двигатель. В результате оба двигателя оказались в неработающем положении и самолет потерпел аварию. Нажимая кнопку, В. не предвидел, что нарушает правила (отключает единственный рабочий двигатель), хотя мог и должен был это предвидеть, если бы проявил больше внимания и надлежащую осмотрительность¹⁵.

Таким образом, умышленное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта имеет место, когда лицо осознает, что своими действиями (бездействием) нарушает указанные правила и желает этого. Если же лицо не осознает, что нарушает соответствующие правила безопасности, но в силу занимаемой должности или выполняемой работы должно было и могло это осознавать, то нарушение правил следует считать неосторожным.

Заметим, что Пленум Верховного Суда СССР в постановлении от 9 апреля 1965 г. № 2 «О судебной практике по делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта» (в настоящее время отменено) прямо указывал на то, что отношение виновного к нарушению правил без-

опасности движения и эксплуатации транспортного средства может выражаться как в форме умысла, так и в форме неосторожности, а к наступившим последствиям — только в форме неосторожности¹⁶.

В связи с этим считаем, что установление отношения субъекта к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспорта необходимо. Это дает возможность более полно раскрыть психическое отношение виновного к наступившим последствиям, что имеет первостепенное значение для правильной квалификации преступления, определения его общественной опасности и индивидуализации наказания¹⁷.

Более того, представляется целесообразным выделить самостоятельные нормы, дифференцирующие ответственность за умышленное и неосторожное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта с непосредственным указанием формы вины. Это позволит сместить акцент с предупреждения последствий на предупреждение самих нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта¹⁸. Такое смещение акцентов не без оснований вызывает в науке уголовного права опасение ужесточения уголовной репрессии¹⁹, но в то же время оно необходимо для дифференциации ответственности и индивидуализации наказания за

¹⁶ См.: Бюллетень Верховного Суда СССР. 1965. № 3. С. 11.

¹⁷ См.: *Копейченко А. П.* К вопросу о вине по делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта // Проблемы социалистической законности на современном этапе развития советского государства: тезисы докл. межвуз. науч. конф. (октябрь 1968 г.). Харьков, 1968. С. 209.

¹⁸ См.: *Дагель П. С.* О характере субъективной стороны автотранспортных преступлений (к дискуссии о смешанной форме вины) // Проблемы борьбы с преступностью: сб. науч. тр. Омск, 1977. С. 35.

¹⁹ См.: *Кузнецова Н.* О квалификации вины // Советская юстиция. 1980. № 23. С. 25, 26.

¹⁴ См.: *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 102—103.

¹⁵ См.: *Эминов В. Е.* Указ. соч. С. 58.

умышленное и неосторожное нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, так как существующее объединение этих форм вины в одном составе преступления ставит знак равенства между ними исходя из влияния на характер и степень общественной опасности деяния²⁰ (рассматриваемых нарушений), формирует неоднозначную практику назначения наказаний за данное преступление²¹.

В то же время такая концепция вины порождает проблему, связанную с определением формы вины рассматриваемого преступления в целом. Так, по мнению В. А. Нерсесяна, «при неоднородном психическом отношении к действию и его последствиям нельзя говорить, что преступление в целом неосторожно»²². Такое преступление нельзя признать и умышленным, пишут Н. А. Бондаренко и В. Т. Дзюба²³. А. И. Коробеев считает, что это преступление следует считать преступлением со «смешанной (сложной, двойной)» формой вины²⁴. П. С. Дагель и Д. П. Котов полагают, что именно такая форма вины транспортных преступлений позволяет отграничивать последние как от невиновных действий, так и от умышленных преступлений против личности, а также разграничивать умышленное и неосторожное нару-

шения правил безопасности движения, повлекшие общественно опасные последствия²⁵.

Вряд ли можно согласиться с выделением «смешанной (сложной, двойной)» формы вины, так как при подобном подходе смешиваются умысел и неосторожность, на основе чего фактически вводится новая форма вины. Однако, как заметил А. И. Рарог, «совпадение умысла и неосторожности в одном преступлении не образует никакой третьей формы вины»²⁶. Такие преступления, по его мнению, должны признаваться преступлениями с двумя формами вины.

Вместе с тем В. Г. Старков вполне обоснованно указывает на то, что двух форм вины в рассматриваемом преступлении быть не может²⁷. По смыслу ст. 27 УК РФ и существующей конструкции ст. 263 УК РФ умышленное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта при неосторожном отношении к общественно опасным последствиям не может быть признано преступлением с двумя формами вины. Связано это с тем, что и нарушение правил, и последствия являются равноправными признаками объективной стороны основного состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. В преступлениях же с двумя формами вины отмечается различное психическое отношение лица «к разным юридически значимым объективным признакам, один из которых является обязательным признаком основного состава преступления, а второй — квалифицирующим последствием»²⁸.

²⁰ См.: Филимонов В. Д. Норма уголовно-го права. СПб., 2004. С. 169.

²¹ См.: Токманцев Д. В. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена: монография. Красноярск, 2012. С. 169.

²² Нерсесян В. А. Неосторожная вина: проблемы и решения // Государство и право. 2000. № 4. С. 61.

²³ См.: Бондаренко Н. А., Дзюба В. Т. Квалификация преступлений против общественного порядка и общественной безопасности: учеб. пособие. Киев, 1990. С. 46.

²⁴ См.: Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность: практ. пособие. М., 1990. С. 45.

²⁵ См.: Дагель П., Котов Д. Субъективная сторона преступления и ее установление / науч. ред. Г. Ф. Горский. Воронеж, 1974. С. 167.

²⁶ Рарог А. И. Настольная книга судьи по квалификации преступлений. М., 2006. С. 99.

²⁷ См.: Старков В. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1975. С. 13.

²⁸ Рарог А. И. Указ. соч. С. 100.

Следуя общему правилу определения формы вины (форма вины в преступлениях с материальным составом в целом должна определяться формой психического отношения субъекта к последствиям, непосредственно указанным в законе²⁹), в случае умышленного нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспорта при неосторожном отношении лица к наступившим общественно опасным последствиям преступление в целом должно признаваться неосторожным. Связано это с тем, что субъективную сторону преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ в существующей конструкции состава, определяет психическое отношение лица исключительно к возможности наступления общественно опасных последствий. Уголовная ответственность за анализируемое преступление может наступать только при наличии указанных в ст. 263 УК РФ последствий. Психическое отношение лица к своему деянию (нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспорта) не меняет форму вины в рассматриваемом преступлении³⁰.

Поэтому рассматриваемое преступление (в его существующей конструкции) при любой (умышленной или неосторожной) форме психического отношения лица к допущенному им нарушению правил безопасности функционирования транспорта и легкомысленном или небрежном отношении к наступившим общественно опасным последствиям следует рассматривать как совершенное с неосторожной формой вины.

Исследование формы вины в рассматриваемом преступлении должно сопровождаться анализом мотивов нарушений правил безопасности

²⁹ См.: *Ляпунов Ю.* Ответственность за нарушение действующих на транспорте правил // Советская юстиция. 1971. № 14. С. 14—15.

³⁰ См.: *Кудрявцев В. Н.* Общая теория квалификации преступлений. С. 150.

движения и эксплуатации транспорта³¹, так как они участвуют в психологическом механизме рассматриваемого противоправного поведения³², а значит, так или иначе приводят к противоправному результату³³. Соответственно, их установление дает возможность индивидуализировать наказание.

При этом конкретизируем, что речь идет о мотиве деяния — самого нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, так как в момент его совершения в мотивации не участвуют общественно опасные последствия (они выступают не как цель действия, а как его побочный, вторичный результат). Иными словами, предусмотренный ст. 263 УК РФ преступный результат допущенного нарушения немотивирован, хотя само нарушение правил мотивировано, т. е. имеет место разрыв связи мотива нарушения правил и его результата, что и составляет специфику рассматриваемого и иных неосторожных преступлений³⁴.

Мотивы нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта могут быть классифицированы по степени социальной приемлемости на три группы: положительные, нейтральные и отрицательные³⁵.

³¹ См.: *Чепцов Н. Р.* Проблемы первоначального этапа расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации морского транспорта (на материалах Дальнего Востока): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владивосток, 2006. С. 10.

³² См.: *Петелин Б.* Значение мотива и цели при неосторожном преступлении // Советская юстиция. 1973. № 7. С. 9.

³³ См.: *Кудрявцев В. Н.* Мотивы преступного поведения // Юридическая психология. 2007. № 4. С. 2—7.

³⁴ См.: *Квашис В. Е.* Профилактика неосторожных преступлений: учеб. пособие. Киев, 1981. С. 42—43.

³⁵ См.: *Коробеев А. И.* Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР. Владивосток, 1984. С. 45—46.

Наиболее распространенными социально приемлемыми мотивами нарушения правил безопасности функционирования транспорта являются желание оказать помощь товарищам, коллективу, стремление быстрее выполнить работу, производственная необходимость; социально нейтральными мотивами — надежда на правильные действия других лиц, собственный опыт, благоприятные погодные условия, надежность техники, желание отдохнуть, упростить свои профессиональные обязанности; социально неприемлемыми мотивами — имущественная выгода, хулиганские побуждения, лихачество, озорство, стремление показать свою удачу, желание завоевать авторитет у товарищей.

Анализ обвинительных приговоров свидетельствует о том, что среди социально нейтральных мотивов преобладает надежда на правильные действия других лиц (38%), социально приемлемых — производственная необходимость (35%) и стремление быстрее закончить работу (35%), социально неприемлемых мотивов — лихачество (31%). При этом для значительного числа (74%) нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта характерна полимотивация.

Их побуждающую силу составляет совокупность нескольких мотивов как одной, так и разных отмеченных выше групп. Например, нарушения, связанные с надеждой на правильные действия других лиц, в 48% случаев дополняются социально приемлемыми мотивами, в 39% — иными социально нейтральными мотивами, в 13% — социально неприемлемыми мотивами. Это можно объяснить развитием мотивов от действий, предшествующих определенным нарушениям, до осознания опасности причинения вреда³⁶.

Таким образом, признавая преступление, предусмотренное ст. 263 УК РФ, неосторожным, полагаем, что исследование его субъективной стороны как в теории уголовного права, так и в следственно-судебной практике должно обязательно включать определение формы психического отношения лица к нарушению правил безопасности движения или эксплуатации транспорта (которая может быть как умышленной, так и неосторожной) и оценку мотивов таких нарушений.

³⁶ См.: Шеслер А. В. Криминологическая характеристика и профилактика неосторожной преступности. Красноярск, 2002. С. 15.

Библиографический список

- Балашов С. К., Иванов В. Д. Умышленная и неосторожная формы вины при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта // Науч. труды ученых-юристов Северо-Кавказского региона. Вып. 9. Краснодар, 2005.
- Белокобыльский Н. Н. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1981.
- Бондаренко Н. А., Дзюба В. Т. Квалификация преступлений против общественного порядка и общественной безопасности: учеб. пособие. Киев, 1990.
- Бюллетень Верховного Суда СССР. 1965. № 3.
- Дагель П. С. О характере субъективной стороны автотранспортных преступлений (к дискуссии о смешанной форме вины) // Проблемы борьбы с преступностью: сб. науч. тр. Омск, 1977.
- Дагель П., Котов Д. Субъективная сторона преступления и ее установление / науч. ред. Г. Ф. Горский. Воронеж, 1974.
- Квашис В. Е. Профилактика неосторожных преступлений: учеб. пособие. Киев, 1981.
- Копейченко А. П. К вопросу о вине по делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта // Проблемы социалистической законности на современном этапе развития советского государства: тезисы докл. межвуз. науч. конф. (октябрь 1968 г.). Харьков, 1968.

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

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

Коробеев А. И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР. Владивосток, 1984.

Корчева З. Г. Некоторые вопросы квалификации преступлений на железнодорожном, водном и воздушном транспорте // Научная конференция по работам, выполненным в 1964 году (сентябрь 1965 г.): тезисы докл. Хабаровск, 1965.

Кременов И. Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления: учеб. пособие. Ташкент, 1990.

Кудрявцев В. Н. Общая теория квалификации преступлений. М., 2001.

Кудрявцев В. Н. Мотивы преступного поведения // Юридическая психология. 2007. № 4.

Кузнецова Н. О квалификации вины // Советская юстиция. 1980. № 23.

Лунеев В. В. Субъективное вменение. М., 2000.

Ляпунов Ю. Ответственность за нарушение действующих на транспорте правил // Советская юстиция. 1971. № 14.

Нерсесян В. А. Неосторожная вина: проблемы и решения. // Государство и право. 2000. № 4.

Нерсесян В. А. Ответственность за неосторожные преступления: состояние и пути совершенствования // Государство и право. 2002. № 3.

Петелин Б. Значение мотива и цели при неосторожном преступлении // Советская юстиция. 1973. № 7.

Рарог А. И. Настольная книга судьи по квалификации преступлений. М., 2006.

Старков В. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1975.

Тер-Акопов А. А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003.

Токманцев Д. В. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена: монография. Красноярск, 2012.

Филимонов В. Д. Норма уголовного права. СПб., 2004.

Чепцов Н. Р. Проблемы первоначального этапа расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации морского транспорта (на материалах Дальнего Востока): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владивосток, 2006.

Чучаев А. И. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации водного транспорта (уголовно-правовое и криминологическое исследование): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1982.

Шеслер А. В. Криминологическая характеристика и профилактика неосторожной преступности. Красноярск, 2002.

Эминов В. Е. Борьба с авиационными происшествиями (вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта). М., 1980.

Предупреждение пенитенциарной преступности: проблемы и пути решения

ХОХРИН Сергей Александрович, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры организации режима и надзора в Академии права и управления ФСИН России 390036, Россия, г. Рязань, ул. Сенная, 1
E-mail: hohrinsa@mail.ru