

АССОЦИАЦИЯ ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

---

Теория и практика уголовного права  
и уголовного процесса

---

**И. М. Тяжкова**

**НЕОСТОРОЖНЫЕ  
ПРЕСТУПЛЕНИЯ  
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ  
ИСТОЧНИКОВ  
ПОВЫШЕННОЙ  
ОПАСНОСТИ**



Санкт-Петербург  
Юридический центр Пресс  
2002

УДК 343.3/7

ББК 67.408

Т99

**Редакционная коллегия серии**

**«Теория и практика уголовного права и уголовного процесса»**

*Р. М. Асланов (отв. редактор), А. И. Бойцов (отв. редактор),  
Б. В. Волженкин, Ю. Н. Волков, Л. Н. Вишневская, А. В. Гнетов,  
Ю. В. Голик, И. Э. Звечаровский, В. С. Комиссаров,  
А. И. Коробеев, Н. И. Мацнев (отв. редактор), С. Ф. Миллюков,  
М. Г. Миненок, М. Н. Становский, А. П. Стуканов,  
А. В. Федоров, А. А. Эксархопуло*

**Рецензенты:**

*Г. Н. Борзенков, заслуженный юрист РФ, доктор юридических наук,  
профессор кафедры уголовного права и криминологии  
юридического факультета МГУ*

*Н. И. Мацнев, кандидат юридических наук,  
доцент кафедры уголовного права СПбГУ*

*Н. И. Смаль, кандидат юридических наук, директор-адвокат адвокатского бюро  
«Правозащита» Московской городской коллегии адвокатов*

**Тяжкова И. М.**

Т99

Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. д-ра юридических наук, проф. В. С. Комиссарова. — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002. — 278 с.

ISBN 5-94201-070-6

Неосторожные преступления обычно считаются менее опасными по сравнению с аналогичными умышленными преступлениями. Однако проведенные исследования показали, что опасность неосторожных преступлений резко возрастает, что обусловлено внедрением современных технологий, увеличением потока транспортных средств, использованием новых источников энергии, интенсификацией воздействия на природную среду и т. п.

Основное внимание уделено характеристике таких деяний, как преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, преступные нарушения правил охраны труда, поскольку именно эти преступления составляют наибольший удельный вес неосторожной преступности. Анализу составов данных преступлений предшествует в работе рассмотрение понятия неосторожной вины.

Для научных сотрудников, аспирантов и студентов юридических вузов и факультетов.

ББК 67.408

ISBN 5-94201-070-6

© И. М. Тяжкова, 2002

© Изд-во «Юридический  
центр Пресс», 2002

ASSOCIATION YURIDICHESKY CENTER

---

---

**Theory and practice of criminal law  
and criminal procedure**

---

---

**I. M. Tyazhkova**

**CRIMES COMMITTED  
THROUGH NEGLIGENCE  
WITH THE USE  
OF SOURCES  
OF INCREASED DANGER**



Saint Petersburg  
Yuridichesky Center Press  
2002

УДК 343.3/7

ББК 67.408

T99

### **Editorial Board of the Series**

#### **“Theory and Practice of Criminal Law and Criminal Procedure”:**

*R. M. Aslanov* (managing editor), *A. I. Boitsov* (managing editor),  
*B. V. Volzhenkin*, *Yu. N. Volkov*, *L. N. Vishnevskaya*, *A. V. Gnetov*,  
*Yu. V. Golik*, *I. E. Zvecharovsky*, *V. S. Komissarov*, *A. I. Korobeev*,  
*N. I. Matsnev* (managing editor), *S. F. Milyukov*, *M. G. Minenok*,  
*M. N. Stanovsky*, *A. P. Stukanov*, *A. V. Fedorov*, *L. A. Eksarkhopoulo*

### **Reviewers:**

*Honoured Lawyer of the RF, Professor of the Department of Criminal Law and  
Criminology of the Law Faculty of Moscow State University G. N. Borzenkov*  
*Candidate of Law, Assistant Professor of the Department of Criminal Law  
of St. Petersburg State University N. I. Matsnev*  
*Candidate of Law, Director- Attorney of the Law Firm “Pravozashchita”  
of Moscow City Bar Association N. I. Smal*

### **I. M. Tyazhkova**

T99 Crimes Committed Through Negligence With the Use Of Sources Of  
Increased Danger/ Edited by Doctor of Law, prof. V. S. Komissarov —  
St. Petersburg: “Yuridichesky Center-Press”, 2002 — 278p.  
ISBN 5-94201-070-6

Crimes committed through negligence are usually considered to be less dangerous in comparison with the similar intentional crimes. Carried out research, however, showed that danger of crimes committed through negligence increases drastically. That is conditioned by the introduction of modern technologies, the increase of stream of transport facilities, the use of new sources of energy, the intensification of influence upon environment, and so on.

Principal attention is paid to the description of such acts as infringement on traffic and operation of transport safety, criminal violation of labour protection rules so long as it is these crimes that have the greatest share in crimes committed through negligence. In the present work the analysis of constituent elements of the crimes in question is preceded by consideration of the concept of negligent guilt.

The book is intended for researchers, post-graduates and students of law schools.

ББК 67.408

ISBN 5-94201-070-6

© I. M. Tyazhkova, 2002  
© Yuridichesky Center Press, 2002

## **Уважаемый читатель!**

*Вы открыли книгу, входящую в серию работ, объединенных общим названием «Теория и практика уголовного права и уголовного процесса».*

*Современный этап развития уголовного и уголовно-процессуального законодательства напрямую связан с происходящими в России экономическими и политическими преобразованиями, которые определили необходимость коренного реформирования правовой системы. Уже вступили в силу новые Уголовный и Уголовно-исполнительный кодексы, с 1 июля 2002 г. вступает в силу Уголовно-процессуальный кодекс РФ.*

*В этих законах отражена новая система приоритетов, ценностей и понятий, нуждающихся в осмыслении. Появившиеся в последнее время комментарии и учебники по данной тематике при всей их важности для учебного процесса достаточно поверхностны. Стремление познакомить читателя с более широким спектром проблем, с которыми сталкиваются как теоретики, так и практики, и породило замысел на более глубоком уровне осветить современное состояние отраслей криминального цикла. Этой цели и служит предлагаемая серия работ, посвященных актуальным проблемам уголовного права, уголовно-исполнительного права, криминологии, уголовного процесса и криминалистики.*

*У истоков создания настоящей серии книг стояли преподаватели юридического факультета Санкт-Петербургского государственного университета. Впоследствии к ним присоединились ученые Санкт-Петербургского юридического института Генеральной прокуратуры Российской Федерации, Санкт-Петербургского университета МВД и других вузов России, а также ряд известных криминалистов, обладающих большим опытом научных исследований в области уголовного права, уголовно-исполнительного права, криминологии, уголовного процесса и криминалистики.*

*В создании серии принимают участие и юристы, сочетающие работу в правоохранительных органах, других сферах юридической практики с научной деятельностью и обладающие не только богатым опытом применения законодательства, но и способностями к научной интерпретации результатов практической деятельности.*

С учетом указанных требований формировалась и редакционная коллегия, которая принимает решение о публикации.

Предлагаемая серия основывается на действующем российском законодательстве о противодействии преступности и практике его применения с учетом текущих изменений и перспектив развития. В необходимых случаях авторы обращаются к опыту зарубежного законодательства и практике борьбы с преступностью, с тем, чтобы представить отечественную систему в соотношении с иными правовыми системами и международным правом.

Подтверждением тому служат следующие вышедшие из печати работы Б. В. Волженкина «Экономические преступления», В. И. Михайлова и А. В. Федорова «Таможенные преступления», Е. В. Топильской «Организованная преступность», М. Н. Становского «Назначение наказания», В. Б. Малинина «Причинная связь в уголовном праве», Д. В. Ривмана и В. С. Устинова «Виктимология», В. М. Волженкиной «Нормы международного права в российском уголовном процессе», Р. Д. Шарапова «Физическое насилие в уголовном праве», М. Г. Миненка и Д. М. Миненка «Корысть. Криминологические и уголовно-правовые проблемы», С. Д. Шестаковой «Состязательность в уголовном процессе», И. Ю. Михалева «Криминальное банкротство», Г. В. Овчинниковой, М. Ю. Павлика, О. Н. Коршуновой «Захват заложника», А. Н. Попова «Преступления против личности при смягчающих обстоятельствах», О. В. Старкова и С. Ф. Милюкова «Наказание: уголовно-правовой и криминологический анализ», А. Л. Протопопова «Расследование сексуальных убийств», С. А. Алтухова «Преступления сотрудников милиции», В. Г. Павлова «Субъект преступления», Ю. Е. Пудовочкина «Ответственность за преступления против несовершеннолетних по российскому уголовному праву», в которых анализируются современные проблемы борьбы с преступностью.

Надеемся, что найдем в Вас взыскательного читателя, если Ваша принадлежность к юридико-образовательной или правоприменительной деятельности вызовет интерес к этой серии книг.

**Редакционная коллегия**  
**апрель 2002 г.**

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b> .....	9
<b>Глава I. Неосторожность как форма вины в уголовном праве России</b>	
§ 1. Понятие и виды неосторожной вины в уголовном праве России.....	11
§ 2. Иные виды неосторожной вины, предлагаемые в доктрине уголовного права.....	39
§ 3. Преступления, совершенные с двумя формами вины.....	45
§ 4. Неосторожное сопричинение.....	53
§ 5. Изменения понятия уголовно-наказуемой неосторожности в истории Российского государства.....	66
§ 6. Классификация неосторожных преступлений.....	
<b>Глава II. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта</b>	
§ 1. Понятие и система норм о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта.....	76
§ 2. История развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.....	91
§ 3. Юридический анализ составов преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств.....	102
а) Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта (ст. 263).....	—
б) Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264).....	121
в) Оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265).....	140
г) Нарушение правил международных полетов (ст. 271).....	151
§ 4. Иные преступления в сфере функционирования транспорта.....	158
а) Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266)....	159
б) Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267).....	169
в) Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268).....	177

г) Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269) .....	183
д) Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270) .....	189
§ 5. Ответственность за посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта, предусмотренная УК зарубежных стран .....	196
§ 6. Некоторые вопросы квалификации преступлений, посягающих на безопасное функционирование транспорта (по материалам обобщения практики) .....	202

### **Глава III. Преступления, связанные с нарушением правил охраны труда**

§ 1. Понятие и система норм о преступных нарушениях правил охраны труда .....	213
§ 2. Анализ составов преступных нарушений правил охраны труда .....	225
а) Нарушение правил охраны труда (ст. 143) .....	226
б) Нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики (ст. 215) .....	233
в) Нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных или иных работ (ст. 216) .....	238
г) Нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах (ст. 217) .....	244
д) Нарушение правил учета, хранения, перевозки и использования взрывчатых, легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий (ст. 218) .....	249
е) Нарушение правил пожарной безопасности (ст. 219) .....	253
§ 3. Некоторые вопросы квалификации и разграничения преступных нарушений правил охраны труда .....	259

### **Глава IV. Иные неосторожные преступления** .....

<b>Заключение</b> .....	276
-------------------------	-----

## ВВЕДЕНИЕ

Неосторожные преступления обычно вполне обоснованно считаются менее опасными по сравнению с аналогичными умышленными преступлениями. Действительно, ни у кого не возникнет сомнений в том, что умышленное причинение смерти или умышленное причинение вреда здоровью характеризуется более высокой степенью общественной опасности, нежели такие же деяния, совершенные по неосторожности. Однако проведенные учеными исследования показали, что опасность неосторожных преступлений резко возрастает в условиях ускорения научно-технического прогресса, что обусловлено внедрением современных технологий, увеличением потока транспортных средств, использованием новых источников энергии, интенсификацией воздействия на природную среду и т. п. Вследствие этих процессов количество неосторожных преступлений постоянно увеличивается. Кроме того, неосторожные преступления разнообразны по своему составу, так как совершаются в различных сферах общественных отношений и связаны с нарушениями правил предосторожности, безопасности при использовании источников повышенной опасности, небрежным отношением к своим профессиональным обязанностям и пр.

Суммарный материальный ущерб, причиняемый неосторожными преступлениями, настолько значителен, что создает в период нестабильного развития экономики дополнительные трудности и препятствия в реализации избранного курса развития.

Недооценка степени общественной опасности неосторожных преступлений приводит к тому, что как в теории, так и в практической деятельности правоохранительных органов разработке профилактических мер уделяется недостаточное внимание. Между тем своевременные профилактические меры помогли бы как снизить удельный вес неосторожных преступлений в общей структуре преступности, так и предотвратить те колоссальные потери, которые возникают из-за неосторожно-

го поведения людей, потерь, которые имеют место в результате невнимательности, социально-безответственного поведения некоторых лиц.

Нельзя сказать, что в доктрине уголовного права совсем не уделяется внимание проблеме неосторожных преступлений. Во многих работах подчеркивается необходимость тщательного исследования степени общественной опасности и квалификации неосторожных преступлений, особенно тех, которые имеют место при нарушении правил предосторожности в сфере использования источников повышенной опасности и составляют по подсчетам криминологов 3/4 всех неосторожных преступлений.

Многие рекомендации, высказываемые в доктрине уголовного права относительно совершенствования уголовно-правовых норм о неосторожных преступлениях, учтены в УК РФ 1996 г. Однако, по мнению ряда ученых, в Кодексе еще имеются статьи о неосторожных преступлениях, диспозиции которых нуждаются в уточнении и корректировке.

Принятие УК 1996 г. отнюдь не означает прекращения работы по его совершенствованию с целью повышения эффективности уголовно-правового воздействия на лиц с социально-безответственным поведением. Этот процесс будет продолжаться по мере социально-экономических изменений в стране, развития правовой теории, совершенствования форм и методов правового регулирования отклоняющегося поведения.

Основное внимание в настоящей работе уделено характеристике таких деяний, как преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, преступные нарушения правил охраны труда, поскольку именно эти преступления составляют наибольший удельный вес неосторожной преступности. Анализу составов данных преступлений предшествует в работе рассмотрение понятия неосторожной вины. Выбранная структура представляется наиболее целесообразной потому что наибольшее количество ошибок при квалификации неосторожных преступлений обусловлено недостаточно четким пониманием особенностей субъективной стороны рассматриваемых деяний.

## Глава I

# НЕОСТОРОЖНОСТЬ КАК ФОРМА ВИНЫ В УГОЛОВНОМ ПРАВЕ РОССИИ

### § 1. ПОНЯТИЕ И ВИДЫ НЕОСТОРОЖНОЙ ВИНЫ

Проблема неосторожной вины давно привлекает внимание криминалистов. Как самостоятельная форма вины неосторожность была впервые сконструирована в средневековой итальянской доктрине и явилась результатом выделения из понятия непрямого умысла<sup>1</sup> такой комбинации психических факторов, при которых лицо не предвидело, хотя должно было и могло предвидеть, возможность наступления вредных последствий своего противоправного поведения.

В теоретическом плане выделение неосторожности в самостоятельную форму вины и требование возможности предвидения результата для ответственности за неосторожность ознаменовало определенный прогресс, так как означало усиление в уголовном праве принципа субъективного вменения.

В российском праве первые зачатки субъективного вменения, хотя и нечетко выраженные, встречаются уже в «Русской Правде», затем в эпоху уставных грамот и судебников<sup>2</sup> и, наконец, более детально в Уложении царя Алексея Михайловича. Четко различаются две основные формы вины (умысел и неосторожность) в Воинском уставе и в Своде законов, который допускал наказуемость неосто-

---

<sup>1</sup> Понятие непрямого умысла в средние века означало любые случаи косвенного проявления злой воли в побочном вредном результате деяния, независимо от того, было ли возможно их предвидеть или нет.

<sup>2</sup> Например, в Уставной книге разбойного приказа.

рожной вины в двух случаях: 1) или на основании особых постановлений закона 2) или же по усмотрению суда, согласно с обстоятельствами дела и состоянием виновного. Соответственно и в уголовно-правовых доктринах много внимания уделялось теоретическому обоснованию субъективного вменения и, в частности, неосторожности как самостоятельной форме вины.

В доктрине уголовного права России неосторожность наряду с умыслом рассматривается как полноценная форма вины, базирующаяся на философском учении о свободе и необходимости. Согласно этому учению все поступки людей детерминированы условиями окружающей действительности, но в пределах этой детерминации у субъекта остаются широкие возможности сознательного и целенаправленного определения своей воли по отношению к природе, обществу, согражданам и пр. В соответствии с этим учением предпосылкой нравственного и правового вменения признается возможность человека, совершающего общественно опасное деяние, действовать иначе, чем он действует в данном конкретном случае. Возможность человека действовать в соответствии с нравственными и правовыми нормами и определяет моральное и правовое порицание неосторожно действующего субъекта, в результате чего причиняется вред правоохраняемым интересам, хотя это лицо должно было и могло избежать причинения этого вреда.

Исследование понятия неосторожности, как и понятия вины в целом, предполагает изучение таких наук, как философия, социология, психология, психиатрия и другие, поскольку это необходимо в целях установления тех закономерностей психической деятельности, которые относятся к бессознательным процессам духовной жизни человека. Это, однако, не означает, что поведение человека лишено сознательного и волевого характера. Любой вменяемый человек способен принимать решения со знанием дела, выбирать варианты поведения с учетом действий внешних причин. Поэтому неосторожное причинение вреда правоохраняемым интересам и благам не может быть признано извинительным и влечет за собой правовую ответственность.

Принцип ответственности только за деяния, совершенные виновно, всегда был основополагающим в уголовном праве нашего

государства. Однако как принцип он впервые закреплен в УК РФ 1996 г., ст. 5 которого гласит: «Лицо подлежит уголовной ответственности только за те общественно опасные действия (бездействие) и наступившие последствия, в отношении которых установлена его вина». Невинное причинение вреда, каким бы тяжелым он ни был, исключает ответственность (ст. 28 УК).

Определение вины разработано теорией уголовного права, согласно которой вина — это психическое отношение лица к совершаемому им общественно опасному действию (бездействию), предусмотренному уголовным законом, и его последствиям. Проблема вины — одна из сложнейших проблем в теории уголовного права. Несмотря на проводимые рядом ученых исследования, многие вопросы до сих пор остаются спорными, что создает определенные трудности как для квалификации общественно опасных деяний, так и для индивидуализации ответственности и наказания.

Вина — субъективное основание уголовной ответственности. Поэтому необходимой предпосылкой правильного понимания вины является выяснение психического содержания вины, т. е. тех психических элементов, которые определяют и корректируют поведение виновного лица, отражая таким образом его отношение к своему деянию (действию или бездействию) и наступившим в результате их совершения общественно опасным последствиям. Последнее, в свою очередь, позволяет судить о внутренней сущности данного лица, его отрицательном отношении к правоохраняемым интересам и социальным ценностям. Элементами вины, как и всякого психического отношения, являются сознание и воля, которые в своей совокупности и образуют содержание вины.

Человек несет ответственность за свое поведение лишь при условии, что при своем психофизическом состоянии он был способен осознавать характер своего поведения и его последствия, был способен принимать решения и осуществлять их, т. е. обладал свободой воли. Именно поэтому вменяемость — обязательное общее условие уголовной ответственности (ст. 19 УК). К ответственности не могут быть привлечены и лица, действующие в результате физического или психического принуждения, если они были лишены возможности руководить своими действиями (ст. 40 УК). Вместе с тем необ-

ходимо отметить, что вина — не просто психическое отношение лица к деянию и его последствиям, это такое психическое отношение, которое не препятствовало выполнению конкретного общественно опасного деяния. Сознвая или имея реальную возможность сознавать это, лицо тем не менее совершает деяния, причиняющие ущерб правоохраняемым интересам.

Различное сочетание сознания и воли в психическом отношении виновного к своему деянию образует ту или иную форму вины. Форма вины — это внутренняя структура содержания, соотношение его элементов, существенные связи между ними. Форму вины как правовое понятие определяет сам законодатель, раскрывая содержание двух известных нашему уголовному праву форм вины — умысла и неосторожности, которые различаются между собой в зависимости от степени осознанности лицом характера совершаемого деяния и предвидения вредных последствий при одновременном учете содержания и направленности воли виновного. Сущность вины при любой ее форме заключается в отрицательном отношении субъекта к защищаемым уголовным правом и нарушаемым им правоохраняемым интересам, выражающимся в совершении им общественно опасных деяний.

Содержанием вины являются сознание и воля в их совокупности, что предполагает наличие интеллектуальных и волевых процессов, характеризующих психическое состояние лица. При анализе интеллектуального процесса становится очевидно, что он носит познавательный характер: лицо сознает не только фактические обстоятельства, но и опасный характер своего поведения. Этот процесс, являющийся необходимой составной частью вины, принято называть интеллектуальным элементом (моментом, признаком) умысла или неосторожности. Волевой процесс отражает направленность воли субъекта, что может проявляться как в осознанном поведении, направленном на достижение определенного результата, так и в сознательном игнорировании тех или иных правил предосторожности (волевой элемент). Различные сочетания интеллектуальных и волевых элементов определяют форму вины.

Проведенные учеными в 80-х годах исследования показали, что значительное количество ошибок, допускаемых при квалификации

преступлений, связано с неправильным определением именно формы вины. Так, из изученных нами 853 дел, по которым были отменены приговоры судов, 30% составили приговоры, в которых неправильно или недостаточно четко устанавливалась форма вины. Поэтому правильное определение формы вины имеет большое практическое значение, поскольку при установлении формы вины осуществляется дифференциация преступлений, выделяются более или менее тяжкие общественно опасные деяния, разграничивается виновное и невиновное причинение вреда, определяется наказание в соответствии с тяжестью преступления и т. д.

Наиболее опасной формой вины является умысел (прямой или косвенный). При прямом умысле лицо осознавало общественную опасность своих действий (бездействия), предвидело возможность или неизбежность наступления общественно опасных последствий и желало их наступления (ч. 2 ст. 25 УК). При косвенном умысле лицо осознавало общественную опасность своих действий (бездействия), предвидело возможность наступления общественно опасных последствий, не желало их наступления, но сознательно допускало эти последствия или относилось к ним безразлично (ч. 3 ст. 25 УК).

Неосторожность как форма вины также делится на два вида — легкомыслие (ч. 2 ст. 26 УК) и небрежность (ч. 3 ст. 26 УК), которые определяются законодателем следующим образом.

Преступление признается совершенным по легкомыслию, если лицо предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение этих последствий. При небрежности лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия.

Признание умышленных преступлений, при прочих равных условиях, более опасными обусловлено тем, что при их совершении деяние сознательно направляется виновным на причинение вреда правоохраняемым интересам, следовательно, существует большая вероятность фактического причинения вреда. Кроме того, именно при умышленном совершении преступления наиболее явно проявля-

ется крайне отрицательное отношение лица к охраняемым законом государственным, общественным и личным интересам. Именно поэтому ряд институтов уголовного права законодатель связывает с совершением только умышленных преступлений. Так, соучастие предполагает только умышленное совместное участие лиц в совершении умышленного преступления. Такие стадии совершения преступления, как приготовление и покушение, возможны лишь при наличии прямого умысла. Понятие рецидива также предполагает совершение лишь умышленных преступлений и пр.

Однако с ускорением научно-технического прогресса увеличивается опасность неосторожных преступлений вследствие неблагоприятной динамики этих преступлений и причинения в результате их совершения все большего и большего ущерба. Это обстоятельство нашло отражение в законодательстве. Если сравнить УК РСФСР 1922 г., УК РСФСР 1926 г. и УК РСФСР 1960 г., УК РФ 1996 г., то становится очевидно, что количество статей, предусматривающих ответственность за неосторожные преступления, неуклонно увеличивается. С ростом числа неосторожных преступлений увеличивается и количество совершенных и возможных ошибок при разграничении форм вины. Поэтому вопрос о разграничении умышленной и неосторожной форм вины имеет не только теоретическое, но и большое практическое значение.

На это обстоятельство неоднократно обращал внимание Верховный Суд РФ. Так, в Постановлении Пленума Верховного Суда «О судебной практике по делам об убийстве (ст. 105 УК РФ)» от 27 января 1999 г. говорится: «По каждому такому делу должна быть установлена форма вины, выяснены мотивы, цель и способ причинения смерти другому человеку, а также исследованы иные обстоятельства, имеющие значение для правильной правовой оценки содеянного и назначения виновному справедливого наказания<sup>3</sup>. В Постановлении № 8 от 25 октября 1996 г. «О ходе выполнения судами Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 14 апреля 1988 г. № 1 “О практике назначения судами Российской Федерации наказания в виде лишения свободы”» Пленум также под-

---

<sup>3</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М., Спарк. 1999. С. 532.

черкивает необходимость четкого разграничения форм вины, отмечая, что форма вины (и объект посягательства) определяет характер общественной опасности и ее учет способствует достижению предусмотренных уголовным законом целей наказания<sup>4</sup>.

Как указанные, так и иные Постановления Верховного Суда РФ обращают внимание судов на необходимость разграничения форм вины в связи с тем, что неосторожная вина, дополняя собой вину умышленную (имеется в виду общее понятие вины), обладает в то же время такими специфическими признаками, которые влияют не только на характер, но и на степень общественной опасности. Это обстоятельство нашло свое отражение в санкциях статей Особенной части УК, устанавливающих значительно более мягкое наказание за аналогичные умышленные и неосторожные преступления (например, ст. 105 и 109, ст. 111, 112 и 118 и т. д.). Именно поэтому, исправляя ошибку, допущенную в УК РФ при категоризации преступлений и выразившуюся в отнесении группы неосторожных преступлений к числу тяжких, законодатель в Федеральном законе от 9 марта 2001 г. отнес все неосторожные преступления к преступлениям небольшой (наказание не превышает 2 лет лишения свободы) и средней (все остальные неосторожные преступления) тяжести<sup>5</sup>.

Разграничение умышленной и неосторожной форм вины определяется, в первую очередь, различиями в психологическом механизме совершения преступления. И в первом (легкомыслие) и во втором (небрежность) вариантах имеет место неправильная оценка субъектом своего поведения и его причиняющих свойств. Отсюда вытекает и различие в волевых элементах умысла и неосторожности, ибо при совершении умышленных преступлений волевой процесс более непосредственно включается в действие и неразрывно с ним

<sup>4</sup> Там же. С. 508.

<sup>5</sup> Федеральный закон № 25-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР, Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1002. — Крупнейший ученый дореволюционного периода Н. С. Таганцев отмечал: «В тех случаях, где наказуема и неосторожность, за исключением нарушений, размер ответственности за неосторожные деяния должен быть меньшим, так как самонадеянность и беспечность не могут быть приравнены к злой воле, с ее разнообразными оттенками» (Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть общая. Т. 1. М., 1994. С. 258).

связан. Поэтому при совершении умышленных преступлений виновный точно (исключение составляют случаи фактической ошибки) предвидит те последствия, к которым он стремится, и обычно правильно оценивает их величину и характер. При неосторожном совершении преступления субъект либо полагает, что определенные обстоятельства предотвратят наступление возможного последствия, либо вообще не считает, что его поведение в данном конкретном случае приведет к наступлению общественно опасных последствий. В связи с тем, что умышленно действующий субъект сознательно направляет свои действия на причинение вреда, то существует и большая по сравнению с неосторожными деяниями вероятность фактического причинения вреда.

Весьма существенны различия и в нравственно-психологической характеристике личности. Умышленного преступника по общему правилу можно охарактеризовать, как асоциальную личность. Для неосторожного преступника характерна невнимательность, легкомысленное отношение к своим обязанностям, неосмотрительность, излишняя самоуверенность, игнорирование интересов других лиц, злоупотребление алкоголем с потерей контроля за своим поведением и пр. Это тоже асоциальная личность, так как результатом поведения неосторожного преступника является причинение ущерба правоохраняемым интересам. Социальные корни неосторожности тесным образом связаны с социальной позицией личности. Невнимательность, недисциплинированность, легкомыслие, проявляющиеся в неосторожном причинении ущерба правоохраняемым интересам, коренятся в недостаточной значимости этих интересов для виновного и, следовательно, в недостаточно внимательном к ним отношении.

Совершение неосторожных преступлений объясняется главным образом социальной безответственностью, недисциплинированностью, беспечностью, завышенной самооценкой некоторых лиц, их пренебрежительным отношением к выполнению своих обязанностей и правил предосторожности, невнимательным отношением к жизни и здоровью окружающих, принятием на себя функций, которые виновный не способен осуществить по состоянию здоровья, отсутствию опыта или иным причинам. Значительно реже неосторожные преступления совершаются в силу особого психофизиологического

состояния личности: усталости, забывчивости, неустойчивости внимания, замедленной реакции, болезни и пр.

Помимо разграничения умышленной и неосторожной вины большое значение для квалификации неосторожных преступлений имеет и проблема отграничения последних от невиновного причинения ущерба правоохраняемым интересам. Н. С. Таганцев называет два критерия разграничения: 1) отсутствие сознания учиненного посяательства на правоохраняемый интерес (или вообще или по отношению к конкретным условиям деяния) и 2) возможность сознания учиненного и возможность предвидения последствий<sup>6</sup>.

В УК 1996 г. была впервые включена статья, предусматривающая исключение уголовной ответственности за невиновное причинение вреда.

Вопрос о невиновном причинении вреда, именуемо «случаем» или «казусом», был довольно подробно разработан в доктрине отечественного уголовного права. Общепризнанным является мнение, согласно которому казус характеризуется отсутствием необходимых признаков одной из разновидностей неосторожной вины, а именно небрежности, которая находится на границе с казусом. В ч. 1 ст. 28 законодатель уточнил, что деяние признается невиновным, если лицо, его совершившее 1) не осознавало и по обстоятельствам дела не могло осознавать общественной опасности своих действий (бездействия) либо 2) не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий и по обстоятельствам дела не должно или не могло их предвидеть. Положения ч. 1 ст. 28 УК в доктрине уголовного права трактуются однозначно и не вызывают особых сложностей при разграничении небрежности и невиновного причинения вреда (казуса).

Новыми как для теории, так и для практики являются положения, зафиксированные в ч. 2 ст. 28 УК, когда причинение вреда правоохраняемым интересам было совершено лицом, которое хотя и предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но не могло предотвратить эти последствия в силу несоответствия своих психофизиологических

<sup>6</sup> Там же. С. 254–255.

качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам. В таких случаях возможность предотвращения общественно опасных последствий как бы блокируется экстремальными условиями конкретной обстановки или нервно-психическими перегрузками. Этот вид казуса как бы сближается с таким видом неосторожности, как легкомыслие, поскольку и в том, и в другом случае наличествует предвидение возможности наступления общественно опасных последствий. Разграничение их довольно четко можно проследить, как это предусматривается в одной из работ<sup>7</sup>, по объективному и субъективному критерию.

Объективным критерием являются либо экстремальные, т. е. выходящие за рамки обычных, условия (например, чрезвычайное происшествие, внезапное стихийное бедствие), либо нервно-психическое состояние человека, обусловленное, например, сильным переутомлением, болезнью, внезапным тяжелым известием. Субъективный критерий — это конкретное фактическое состояние определенного лица, обусловленное не психическим расстройством и не физиологическим аффектом, а уровнем интеллектуального развития (знания, навыка и пр.), волевыми качествами, темпераментом, состоянием здоровья и пр. Причинение вреда невиновным признается тогда, когда психофизиологические качества лица не были подготовлены к экстремальным условиям или нервно-психологическим перегрузкам.

Что же представляют собой такие виды неосторожной вины, как легкомыслие и небрежность?

Определяя интеллектуальный элемент *легкомыслия*, законодатель говорит лишь о предвидении возможности наступления общественно опасных последствий и не указывает, в отличие от определения умысла, на осознание лицом общественно опасного характера действия (бездействия). Поэтому в доктрине уголовного права был поставлен вопрос: сознает ли лицо при легкомыслии фактические свойства своего неосторожного поведения? Одни ученые утверждают, что при этом виде неосторожности у лица отсутствует осознание

---

<sup>7</sup> Уголовное право. Общая часть. Учебник // Под ред. заслуженного деятеля науки РФ проф. Л. Д. Гаухмана и заслуженного деятеля науки РФ проф. Л. М. Колодкина. М., 1998. С. 206–207.

общественной опасности самого деяния<sup>8</sup>. Другие полагают, что субъект, совершая преступление по легкомыслию всегда сознает общественную опасность своих действий<sup>9</sup>. Третьи считают, что поскольку законодатель, определяя легкомыслие, не включил в интеллектуальный элемент отношение субъекта к действию (бездействию), это означает, что данный вопрос не имеет существенного уголовно-правового значения<sup>10</sup>. Доводы в пользу каждого из приведенных мнений сводятся к следующему:

1) лицо не осознает опасности своего действия (бездействия), так как полагает, что общественно опасные последствия не наступят в силу того, что есть определенные обстоятельства, способные, по его мнению, предотвратить такие последствия;

2) лицо, действующее по легкомыслию, всегда сознает возможность наступления в результате своего поведения общественно опасных последствий и именно поэтому либо стремится их предотвратить либо рассчитывает на какие-либо объективно существующие обстоятельства, а следовательно, осознает опасность своего поведения;

3) нормы об ответственности за неосторожные преступления в основном сконструированы по типу материальных составов. При отсутствии же последствий само деяние, по общему правилу, за некоторыми исключениями, обычно является административным правонарушением. Оно находится вне сферы уголовно-правового воздействия и, следовательно, не имеет значения для квалификации деяния, как лицо оценивало свое поведение, совершая административное правонарушение. Факт осознанности или неосознанности нарушения правил предосторожности имеет значение лишь при индивидуализации наказания.

Поскольку легкомыслие, как правило, связано с осознанным нарушением определенных правил предосторожности, установленных

---

<sup>8</sup> См., напр.: Келина С.Г., Кудрявцев В.Н. Принципы советского уголовного права., М., 1998. С. 117; Дагель П.С. Совершенствование законодательного определения принципа вины в советском уголовном праве // Проблемы советской уголовной политики. Владивосток, 1985. С. 16; Практикум по уголовному праву. Учебное пособие. М., 1997. С. 83.

<sup>9</sup> См., напр.: Российское уголовное право. Общая часть. М., Спарк, 1997. С. 147; Якушин В.А. Субъективное влияние и его значение в уголовном праве. Тольятти, 1998. С. 144–145.

<sup>10</sup> См., напр.: Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1. Учение о преступлении. М., 1999. С. 323.

для предотвращения вреда, осознанность поведения делает этот вид неосторожной вины более опасным по сравнению с небрежностью. Лицо, действующее легкомысленно, всегда сознает отрицательное значение возможных последствий и именно поэтому возлагает на определенные обстоятельства надежду на их предотвращение. Таким образом, при легкомыслии виновный сознает потенциальную общественную опасность своего действия или бездействия, полагая, что если подобное поведение и чревато опасными последствиями, то уж в данном конкретном случае их не будет.

Интеллектуальный элемент легкомыслия заключается в предвидении виновным возможности наступления общественно опасных последствий. По этому признаку легкомыслие сходно с такой формой вины, как умысел, и по этому же признаку отличается от небрежности. Предвидение при легкомыслии имеет определенные особенности. Лицо предвидит, что совершаемые им действия (бездействие) в подобных случаях могут вызвать вредные последствия, но самонадеянно считает, что в данном конкретном случае эти вредные последствия не наступят. Однако это не означает, что виновный не предвидит возможность, хотя и менее определенную, наступления вредных последствий в данном конкретном случае. Таким образом, предвидение при легкомыслии отличается от предвидения при умысле (чаще всего косвенном) меньшей степенью определенности: если при косвенном умысле виновный предвидит реальную возможность наступления общественно опасных последствий, то при легкомыслии эта возможность предвидится как абстрактная. Предвидение абстрактной, т. е. отвлеченной от данной конкретной ситуации, возможности наступления общественно опасных последствий характеризуется тем, что виновный не сознает действительного развития причинной связи, хотя при надлежащем напряжении своих психических сил мог бы осознать это. Он самонадеянно, несерьезно подходит к оценке тех обстоятельств, которые, по его мнению, должны были предотвратить наступление вредных последствий, но на самом деле оказались неспособными это сделать.

В доктрине уголовного права высказывалось мнение, что законодатель при определении легкомыслия «имеет в виду конкретное, а не абстрактное предвидение. Абстрактно возможно все, что не противоречит законам природы и общества, а также законам логики,

независимо от того, имеются ли в действительности условия, порождающие данное явление или не имеются»<sup>11</sup>. В итоге делается вывод, что виновный при легкомыслии предвидит реальную возможность наступления общественно опасных последствий. При таком решении вопроса невозможно провести разграничение по интеллектуальному элементу косвенного умысла и легкомыслия.

Говоря об абстрактном предвидении последствий при легкомыслии, авторы имеют в виду не нечто отвлеченное, а меньшую степень вероятности наступления последствий, что обусловлено расчетом виновного на их «ненаступление». «Кто-то, — рассуждает субъект, — превысив скорость, может и попадет в аварию, а вот я при своем опыте и стаже работы в такую ситуацию не попаду». В этом случае виновный только отвлеченно (абстрактно, применительно к действиям других лиц) предвидит возможность наступления общественно опасных последствий как результат допущенного им нарушения правил предосторожности.

Волевой элемент легкомыслия заключается в самонадеянном расчете на предотвращение вредных последствий своего поведения. По волевому критерию наиболее определенно и четко проводится различие умысла и легкомыслия. При умысле субъект не желает наступления вредных последствий (что характерно для прямого умысла) и не допускает их, не относится к ним безразлично (что характерно для косвенного умысла). Наоборот, при легкомыслии субъект надеется на предотвращение вредных последствий, но его расчеты самонадеянны, т. е. основываются хотя и на реальных факторах, каковыми могут быть силы природы, профессиональные навыки, действия других лиц, механизмов и т. п., однако без достаточных для этого оснований.

Нечеткое разграничение умысла и прежде всего косвенного умысла и легкомыслия зачастую влечет за собой неправильную квалификацию совершенного общественно опасного деяния. Так, водитель автобуса Б. Кулешов доставил в Разлив группу туристов, которые угостили его при приезде коньяком и пивом. Полагая, что его опыт вождения поможет ему благополучно вернуться в парк,

<sup>11</sup> Российское уголовное право. Курс лекций. Т. 1. Преступление. Владивосток, 1999. С. 412–413.

Б. Кулешов сел за руль автобуса, будучи в нетрезвом состоянии. Его надежды на свой опыт и навыки не оправдались. Потеряв управление, он въехал на тротуар, сбив при этом пивной ларек и стоящих около него людей.

Суд признал его виновным в умышленном убийстве, полагая, что Кулешов, ведя машину с большой скоростью и находясь в нетрезвом состоянии, предвидел и сознательно допустил возможность наступления тяжких последствий в результате нарушений правил дорожного движения, т. е. действовал с косвенным умыслом. Высшая судебная инстанция не согласилась с такой квалификацией, указав, что у Кулешова отсутствовало сознательное допущение тех последствий, которые наступили. Напротив, садясь за руль в нетрезвом состоянии, он самонадеянно рассчитывал предотвратить возможную аварию, учитывая свой стаж работы и профессиональную подготовленность. Следовательно, в данном случае речь может идти лишь о неосторожной вине в виде легкомыслия. Содеянное Кулешовым было переквалифицировано на статью, предусматривающую ответственность за нарушение правила дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством.

При легкомыслии нужно установить, были ли у виновного достаточные основания предполагать, что обстоятельства, на которые он надеется, могут предотвратить наступление вредных последствий. При этом необходим учет как объективных, так и субъективных факторов.

Объективные факторы помогают установить, каким образом должен был вести себя любой гражданин в данном конкретном случае. Образцом при этом должно служить поведение всякого благоразумного гражданина, т. е. соблюдающего установленные в обществе правила предосторожности, а если это относится к области техники, науки и т. д., то лица, обладающего определенной квалификацией. Субъективные факторы касаются таких обстоятельств как возраст, опыт, профессия, образование виновного, учет которых позволит ответить на вопрос, могло ли данное лицо в конкретной ситуации правильно оценить недостаточность сил и обстоятельства, которые, по его мнению, предотвратят наступление вредных последствий его поведения.

Расчет на конкретные обстоятельства существенно отличает легкомыслие от косвенного умысла, при котором такой расчет отсутствует, т. е. субъект сознательно допускает наступление вредных последствий, либо относится к ним безразлично. Сознательное допущение последствий или безразличное к ним отношение при косвенном умысле тем и определяется, что виновный, предвидя возможность наступления вредных последствий, не рассчитывает их предотвратить. Косвенный умысел будет налицо и в случаях, когда виновный рассчитывает не на конкретные обстоятельства, а на «авось», так как при таком расчете надежда на то, что вредные последствия не наступят, ни на чем не основана<sup>12</sup>.

В ст. 26, определяя легкомыслие как вид неосторожности, законодатель подчеркивает самонадеянный расчет субъекта на предотвращение общественно опасных последствий. Согласно словарям русского языка «самонадеянный» означает «чрезмерно уверенный в самом себе, выражающий пренебрежение к другим». С учетом этого можно сделать вывод, что субъект рассчитывает при легкомыслии только на себя. Это возможно, когда он рассчитывает на свое профессиональное мастерство, опыт, навыки, физические данные и пр. Однако при легкомыслии он может рассчитывать не только на себя, но и на действия других лиц. Например, водитель, вопреки Правилам дорожного движения, не пропускает на нерегулируемом перекрестке пешеходов, рассчитывая, что сам пешеход как лицо заинтересованное сумеет проскочить или увернуться от машины.

Расчет при легкомыслии может также касаться естественных сил природы (например, виновный полагает, что начавшийся дождь погасит разведенный в лесу костер); обстановки (например, выбрасывая ночью из окна тяжелый предмет, субъект полагает, что в это время около дома в той части, где и днем-то не бывает людей, ночью это вполне безопасно); на орудия и средства совершения преступления (например, полагая, что ружье неисправно, виновный нажал на курок и ранил своего товарища) и т. п. Учитывая это, представляется более точным исключить при определении легкомыслия слова «самонадеянно», оставив

---

<sup>12</sup> См., напр.: Российское уголовное право: В 2 т. Т. 1. Общая часть / Под ред. проф. А. И. Рарога. М., 2001. С. 182.

лишь слова «без достаточных на то оснований» или заменить термин «самонадеянно» на термин «необоснованно».

Другим видом неосторожной вины является *небрежность*, при которой лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия. Небрежность и легкомыслие являются двумя видами одной формы вины — неосторожности, и, следовательно, несмотря на довольно различные формулировки в законе, они должны иметь определенные общие черты.

Сходство легкомыслия и небрежности заключается в единстве психологических и социальных корней, порождаемых одинаковыми отрицательными чертами личности: недостаточной осмотрительностью, завышенной самооценкой, невнимательностью, пренебрежением к установленным в обществе правилам предосторожности и безопасности, легкомысленным отношением к своим обязанностям и т. д. Определенное сходство имеют как нравственно-психологические, так и психофизиологические свойства личности субъектов, совершающих неосторожные преступления. Вместе с тем небрежность отличается как от легкомыслия, так и от умысла непредвидением возможности наступления общественно опасных последствий. Небрежность — это единственная форма вины, при которой у виновного отсутствует предвидение возможности наступления общественно опасного последствия. Это непредвидение не является извинительным, если оно имело место в результате несоблюдения требований закона, правил предосторожности или правил общежития, установленных в обществе. Ответственность за причинение вреда по небрежности предусмотрена потому, что лицо, имея реальную возможность предвидеть общественно опасные последствия своего поведения, не напрягает свои психические силы, чтобы дать правильную оценку своего поведения и его результатов. Следовательно, есть основания говорить об отсутствии необходимой внимательности и предусмотрительности.

УК 1996 г., сохранив в целом прежнее определение небрежности, дополнил его указанием на то, что лицо должно было и могло предвидеть последствия *при необходимой внимательности и предусмотрительности*. Отношение к этому дополнению в доктрине уголовного

права не однозначно. Некоторые ученые считают, что «новый Кодекс удачно углубил эмоционально волевой признак небрежности, указав на “необходимую внимательность и предусмотрительность” субъекта, в силу которых он должен был и мог предвидеть вредные последствия и не допускать их наступления»<sup>13</sup>. Однако другие ученые полагают, что «эта добавочная формула не раскрывает, не показывает не только психического, но и в целом личностного отношения человека к своему деянию и его последствиям... Вменение вреда на основе лишь оценочных категорий — “необходимой внимательности и предусмотрительности” вне рамок действительного психического отношения к нему и тем действиям, которые его предопределили, ведет к субъективному и абсолютному судебному усмотрению, т. е. к объективному вменению и беззаконию»<sup>14</sup>. Не разделяя столь категорической негативной оценки рассматриваемого дополнения, хотелось бы отметить, что это дополнение не вносит сколь-либо существенного изменения в определение небрежности, однако обязывает правоприменительные органы дополнительно устанавливать наличие такого признака как *необходимая* внимательность, что в определенной степени вызовет трудности у правоприменительных органов при квалификации неосторожных преступлений, совершенных по небрежности.

При небрежности лицо или не осознает фактической стороны совершаемых действий, а следовательно, и не предвидит общественно опасных последствий или же осознает фактическую сторону своего поведения, но тем не менее не предвидит наступления общественно опасных последствий. Примером первого варианта может быть случай, когда водитель автомашины не заметил предупреждающего сигнала светофора из-за невнимательности и совершил аварию. Примером второго варианта может служить дело Л., который, поднимаясь по лестнице и увидев пьяного Н., преградившего ему путь, в раздражении оттолкнул его. Носов от полученного толчка потерял равновесие и свалился по ступенькам на нижнюю лестничную площадку. Падая, он ударился головой о стенку и от сотрясения мозга скончался. Суд признал, что Л., сознательно оттолкнув

<sup>13</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., Зерцало, 1998. С. 56–57.

<sup>14</sup> Якушин В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. С. 141.

Н., не предвидел возможности наступления тяжких последствий, хотя по обстоятельствам дела должен был и мог предвидеть, что в результате его действий Н. может упасть с лестницы и получить такие повреждения, от которых наступит смерть. Лебедев был осужден за неосторожное убийство.

В тех случаях, когда лицо понимает фактическую сторону своего деяния, общественную опасность своего действия (бездействия), оно не сознает и потому считает возможным его совершение. Иной вывод противоречил бы законам логики, так как признание, что при небрежности субъект сознает общественную опасность своего поведения, неминуемо ведет к выводу о предвидении общественно опасных последствий такого поведения, что не соответствует законодательной конструкции небрежности. Вместе с тем это не исключает, что нарушение правил предосторожности при небрежности может быть осознанным.

По вопросу о том, можно ли выделить в рассматриваемом виде неосторожности интеллектуальный и волевой элементы, среди ученых нет единого мнения.

Одни считают, что «при преступной небрежности отсутствуют интеллектуальный и волевой моменты, т. е. они выражаются как отрицательные»<sup>15</sup>. Оставляя в стороне некоторую непоследовательность авторов, которые в одном предложении совместили два взаимоисключающих положения, хотелось бы отметить следующее. Если в определении небрежности невозможно выделить интеллектуальный и волевой элементы, то следует признать, что оно не подпадает под общее определение вины. Поэтому более правильной представляется точка зрения, согласно которой интеллектуальным элементом небрежности является непредвидение наступления общественно опасных последствий. Ведь интеллектуальный элемент, носящий познавательный характер, отражает объем знаний о каких-то явлениях, предметах и т. д. Неполный объем знаний или их отсутствие также должно включаться в интеллектуальный элемент, как и их наличие. Волевой элемент небрежности «характеризуется волевым характером совершаемого виновным действия или бездействия и

---

<sup>15</sup>Уголовное право. Общая часть. М., 1997. С. 204.

отсутствием волевых актов поведения, направленных на предотвращение общественно опасных последствий»<sup>16</sup>.

Ответственность за небрежность предусмотрена, потому что непредвидение общественно опасных последствий объясняется отсутствием у субъекта необходимой внимательности и предусмотрительности при наличии обязанности и возможности их предвидеть. Должная предусмотрительность и внимательность — это те признаки, которые характеризуют волевою сферу деятельности индивида. Отсутствие этих признаков означает легкомысленное, а порой и пренебрежительное отношение лица как к писанным, так и неписанным, но общепринятым правилам поведения.

Определяя небрежность, законодатель отмечает, что субъект должен и может предвидеть последствия своих действий (бездействия). В формулировке закона (ч. 3 ст. 26) законодатель использует союз «и», что на первый взгляд, прибегая к буквальному толкованию, означает одновременное наличие двух таких признаков как долженствование и возможность. Так ли это? Для ответа на данный вопрос представляется необходимым рассмотреть объективный и субъективный критерий небрежности, которые зачастую используются в теории уголовного права и судебной практике.

Объективный критерий небрежности носит чаще всего нормативный характер и означает обязанность лица предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий. Эта обязанность может основываться на законе, определяться должностным статусом работника или его профессиональными функциями, техническими и бытовыми правилами, его взаимоотношениями с другими лицами, в том числе и потерпевшим. Отсутствие обязанности предвидеть возможный результат своего поведения исключает ответственность этого лица за фактическое причинение вреда.

Так, заведующая магазином Н. была привлечена к ответственности за халатность за то, что не проверила должным образом качество ремонта печи в магазине, в результате чего возник пожар. Суд, прекращая дело за отсутствием состава преступления, отметил, что в

---

<sup>16</sup> Российское уголовное право. Общая часть. М., Спарк, 1997. С. 149; см. также Комментарий к УК РФ. М., 1996. С. 39; Уголовное право. Общая часть. ИНФРА-НОРМА. М. М., 1997. С. 193–194.

обязанности Н. не входила проверка качества ремонта печи и, следовательно, она не обязана была предвидеть возможность некачественного ремонта печи специалистами.

Возложение тех или иных обязанностей на конкретное лицо, совершившее или не совершившее определенное деяние, само по себе еще недостаточно для обоснования ответственности. Для решения вопроса об ответственности конкретного лица за наступившие общественно опасные последствия необходимо установить, была ли у этого лица реальная возможность предвидения этих последствий. Чтобы ответить на этот вопрос, следует учитывать не только объективный, но и субъективный критерий, который означает способность лица в конкретной ситуации и по своим индивидуальным качествам предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий. Решая вопрос о возможности лица предвидеть наступление общественно опасных последствий, следует учитывать следующие моменты: лицо должно иметь объективную возможность предвидения последствий; индивидуальные качества лица дают ему возможность правильно оценивать сложившуюся ситуацию и предвидеть последствия и, кроме того, должны отсутствовать обстоятельства, создающие невозможность предвидения последствий его поведения.

Указание закона на то, что при небрежности, помимо обязанности предвидеть, должна быть и возможность предвидения лицом общественно опасных последствий своих действий (бездействия), исключает возможность объективного вменения. В ч. 2 ст. 5 УК говорится: «Объективное вменение, т. е. уголовная ответственность за невиновное причинение вреда, не допускается».

При определении небрежности объективный критерий используется лишь для того, чтобы установить, как должен был вести себя гражданин в данном случае. Решение же вопроса о том, мог ли виновный в данном конкретном случае предвидеть вредные последствия своего поведения, возможно лишь на основе субъективного критерия.

Невозможность предвидения иногда обуславливается определенными индивидуальными особенностями субъекта: слабое умственное развитие, внезапная болезнь, сильное переутомление в связи с длительным пребыванием на работе, отсутствие должного опыта по определенной специальности и пр. Эти индивидуальные особен-

ности могут быть настолько выражены, что судебные и следственные органы обязаны в таких случаях признать, что в данном конкретном случае лицо не могло сознавать и предвидеть наступление в результате его поведения вредных последствий (из-за болезни, переутомления, отсутствия жизненного опыта и т. д.), поэтому и нет признаков небрежности.

Таким образом, учитываются не качества абстрактной усредненной личности, а конкретный человек, действующий в конкретной обстановке. При установлении того, мог ли данный человек сознавать факт нарушения правил предосторожности и предвидеть наступление в результате этого вредных последствий, необходимо уточнить степень подготовленности и квалификации работника, знания им определенных правил предосторожности, а в случае незнания их определить, имел ли он возможность познакомиться с ними.

Так, В. был осужден за неосторожное убийство. Он был признан виновным в том, что, являясь ответственным дежурным на электростанции, не принял мер безопасности (не произвел отключений для снятия напряжения в ячейках высокого напряжения подстанций) и послал самовольно, без разрешения начальника на обтирочные работы ученика — несовершеннолетнего Б., не знавшего правил по технике безопасности, в результате чего Б. был убит током высокого напряжения. Суд, осудив В., указал, что он должен был и мог предвидеть вредные последствия, так как проработал несколько лет электромонтером, хорошо знал правила внутреннего трудового распорядка и был обязан строго соблюдать правила безопасности.

С учетом вышеизложенного можно сделать следующий вывод.

При отсутствии объективного критерия небрежности, когда на конкретное лицо не возлагается обязанность определенного поведения, а следовательно, и предвидения последствий, это лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности за совершение по небрежности неосторожного преступления. Отсутствие уже одного объективного критерия исключает ответственность и отпадает необходимость доказывания наличия субъективного критерия. И наоборот. В случаях наличия обязанности определенного поведения, исключающего причинение последствий, но при отсутствии возможности лица предвидеть эти последствия, т. е. при отсутствии

субъективного критерия, лицо также не может быть привлечено к ответственности за неосторожное преступление. Следовательно, отсутствие одного из названных критериев исключает уголовную ответственность за небрежность.

Таким образом, при небрежности, в отличие от умысла и легкомыслия, виновный не сознает общественной опасности своего поведения и поэтому считает его возможным. Отсутствие сознательного волевого контроля за своим поведением влечет за собой и непредвидение наступления общественно опасных последствий. Однако субъект должен и мог не допустить их наступления. Отсутствие сознательного волевого контроля за своим поведением отнюдь не означает, что действия (бездействие) субъекта не являются волевыми. Субъект совершает свои действия свободно, произвольно, без принуждения и поэтому он ответствен за них. Волевое поведение лица создает основания для ответственности и таковая наступает, если лицо объективно должно было и субъективно могло предвидеть вредные последствия своего поведения. Признание деяния при вине в форме небрежности волевым актом оправдывает применение к субъекту уголовного наказания, поскольку оно стимулирует необходимый самоконтроль в поведении людей и влияет на тех, кто своими безответственными действиями или бездействием вызвал наступление вредных последствий.

При характеристике небрежности некоторые ученые называют и такие признаки, как отрицательный и положительный. Отрицательный признак заключается в непредвидении лицом возможности наступления общественно опасных последствий и включает в себя отсутствие сознания общественной опасности совершаемого деяния, а также отсутствие предвидения преступных последствий. Положительный признак состоит в том, что виновный должен был и мог проявить необходимую внимательность и предусмотрительность и предвидеть наступление фактически причиненных общественно опасных последствий<sup>17</sup>.

Необходимо отличать небрежность от случая или казуса, т. е. таких ситуаций, когда лицо, причинившее своим деянием общест-

---

<sup>17</sup> Российское уголовное право. Общая часть. М., Спарк, 1997. С. 149–150.

венно опасные последствия, не предвидело, не должно было или не могло предвидеть их наступления. Случайное без умысла и неосторожности, т. е. без вины в какой бы то ни было форме, причинение вреда не влечет за собой уголовной ответственности из-за отсутствия состава преступления, т. е. субъективной стороны преступления. Уголовная ответственность за причинение вреда исключается, если отсутствуют одновременно оба критерия — объективный и субъективный либо хотя бы один из них.

Так, Р. был осужден за халатность. Ему вменялось в вину то, что, работая заместителем директора по кадрам и быту завода, он небрежно отнесся к выполнению своих служебных обязанностей, в результате чего на территорию завода проникли посторонние лица, похитившие там метанол. В тот же и последующие дни 26 человек вследствие распития метанола отравились, причем 19 из них скончались.

Р. не признал себя виновным и доказал, что цех, из которого было совершено хищение, незадолго до этого был принят комиссией в эксплуатацию несмотря на то, что технические сооружения, необходимые для обеспечения охраны и соблюдения пропускного режима, построены не были. Р. не получил распоряжения взять цех под охрану, да и сделать это фактически было невозможно из-за незавершенности строительства, за которое Р. не отвечал. Верховный суд, прекращая дело Р., указал, что отсутствие у должностного лица реальной возможности выполнить надлежащим образом возложенные на него обязанности исключает уголовную ответственность за халатность.

Четкому разграничению преступлений, совершенных по небрежности, и невиновного причинения вреда несомненно будет способствовать новелла УК 1996 г., в ст. 28 которого подробно регламентировано освобождение от ответственности за причинение вреда в случаях, когда лицо не осознавало и по обстоятельствам дела не могло осознавать общественную опасность своих действий (бездействия); либо не предвидело возможность наступления общественно опасных последствий и по обстоятельствам дела не должно было или не могло их предвидеть; либо предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но не могло предотвратить эти последствия в силу

несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам.

Итак, при установлении неосторожной формы вины решающее значение имеют следующие моменты:

1) обязанность лица действовать с соблюдением установленных в обществе (писаных или неписаных<sup>18</sup>) правил предосторожности, которые призваны обеспечивать соблюдение охраняемых интересов;

2) принятие лицом неправильного решения, в результате чего его поведение приводит к наступлению вредных последствий;

3) возможность определенного лица в конкретной обстановке действовать с соблюдением определенных правил предосторожности.

Статьи, предусматривающие ответственность за неосторожные преступления, законодатель в большинстве случаев сконструировал по типу материальных, т. е. ответственность за неосторожные преступления в большинстве случаев наступает при причинении вреда. При отсутствии общественно опасных последствий само по себе действие или бездействие, как правило, не влечет за собой уголовной ответственности, так как нарушение определенных писаных правил предосторожности при отсутствии вредных последствий рассматривается как административное, дисциплинарное или другое правонарушение.

Однако в отдельных случаях законодатель допускает ответственность за совершенные по неосторожности действия вне зависимости от наступления общественно опасных последствий (ст. 215, 217 и др.). Законодательная формулировка неосторожной вины в полной мере не подходит для определения субъективной стороны неосторожных преступлений, сконструированных по типу формальных составов, поскольку определяющим признаком понятий легкомыслия и небрежности является отношение к последствиям. Поэтому представляется правильным утверждение, что вина в формальных составах в виде легкомыслия невозможна, поскольку «последствия не входят в структуру формальных составов преступления, их невозможно предвидеть даже абстрактно и поэтому нельзя

---

<sup>18</sup> В случаях совершения технических преступлений, в частности при использовании источников повышенной опасности, речь может идти лишь о писаных правилах.

строить какие-либо расчеты на предотвращение вреда»<sup>19</sup>. Как справедливо подчеркивает А. И. Рарог, «в преступлениях, состав которых не включает последствий как признака объективной стороны, легкомыслие существовать не может, так как неуместно говорить о предвидении или о расчете на предотвращение собственных действий, совершаемых сознательно и по собственной воле»<sup>20</sup>.

Небрежность же применительно к формальным составам преступлений обычно определяют следующим образом: лицо, понимая фактические обстоятельства своих действий (бездействия), не признает его общественно опасного характера, но, исходя из этих обстоятельств, должно было и могло это осознать<sup>21</sup>; лицо не осознает общественной опасности характера совершаемого деяния при наличии обязанности и возможности такого осознания<sup>22</sup>.

Думается, что ответственность за неосторожные преступления должна наступать лишь при наличии вредных последствий. Подгонять под формулировку ст. 26 формальные составы означает по существу распространительное толкование закона, которое может давать лишь законодатель.

Такую попытку сделал законодатель Республики Беларусь. Статья 24 УК, вступившего в силу с 1 января 2001 г. озаглавлена: «Вина в преступлении, не связанном с наступлением последствий». В этой статье говорится:

1) в преступлении, для наличия которого не требуется наступления общественно опасных последствий, форма вины устанавливается по отношению лица к общественно опасному деянию;

2) преступление признается совершенным умышленно, если лицо его совершившее, сознавало общественно опасный характер своего действия или бездействия и желало его совершить;

3) преступление признается совершенным по неосторожности, если лицо, его совершившее, не сознавало общественно опасный ха-

<sup>19</sup> При бытовой неосторожности (Практикум по уголовному праву. Учебное пособие. М., 1997. С. 87).

<sup>20</sup> Рарог А.И. Субъективная сторона и квалификация преступлений. М., 2001. С. 54.

<sup>21</sup> См., напр.: Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. Воронеж, 1975. С. 123.

<sup>22</sup> Рарог А.И. Субъективная сторона и квалификация преступлений. С. 54.

рактер своего действия или бездействия, хотя должно было и могло это сознавать.

В период, предшествующий принятию Уголовного кодекса 1996 г., на страницах юридической печати развернулась оживленная дискуссия по поводу того, по какому пути должно пойти новое законодательство в части борьбы с преступной неосторожностью: по пути расширения сферы уголовно-наказуемой неосторожности или по пути ужесточения санкций за отдельные неосторожные преступления, повлекшие причинение наиболее существенного вреда. УК 1996 г. ответил на оба эти вопроса.

Что касается расширения сферы уголовно-наказуемой неосторожности, то этот процесс неизбежен, ибо обусловлен определенными объективными причинами — увеличением мощности и сложности техники, появлением новых ее видов, все большим насыщением нашей жизни мощными техническими установками и другими источниками повышенной опасности, внедрением новых технологий и пр. Именно эти процессы вызвали появление в новом УК статей, предусматривающих ответственность за такие преступления, как нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики (ч. 2 ст. 215), ненадлежащее исполнение обязанностей по охране оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств (ч. 2 ст. 225), нарушение правил обращения экологически опасных веществ и отходов (ст. 247), нарушение правил эксплуатации ЭВМ, системы ЭВМ или их сети (ч. 2 ст. 274), нарушение правил обращения с оружием и предметами, представляющими повышенную опасность для окружающих (ст. 349) и др. Очевидно, этот процесс, т. е. расширение рамок уголовно-наказуемой неосторожности, повлекшей за собой тяжкие последствия, будет продолжаться за счет криминализации наиболее опасных неосторожных деяний. Это не означает прекращения декриминализации отдельных неосторожных преступлений, степень опасности которых может уменьшаться в связи с изменениями, происходящими в стране.

Относительно ужесточения санкций статей об ответственности за неосторожные деяния, как это предлагается отдельными правоведами, можно сказать следующее. Не секрет, что санкции ряда статей о неосторожных преступлениях в УК РСФСР 1960 г. были чрезмер-

но суровы. Значительное число ученых и практических работников в период действия УК 1960 г. высказывались за существенное снижение верхних пределов санкций за неосторожные преступления. Это было обусловлено тем, что по результатам выборочных исследований назначение наказаний за неосторожные преступления ближе к верхним пределам было явлением исключительно редким. С другой стороны, по этим делам был чрезмерно высокий процент наказаний ниже низшего предела и условного осуждения. Это наглядно видно при изучении практики назначения наказания по ч. 1 ст. 85 УК РСФСР 1960 г., предусматривавшей ответственность за нарушение правил безопасности движения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. Процент условного осуждения по этой статье, предусматривающей лишение свободы до 15 лет, в ряде мест достигал более чем 53%. Реальное лишение свободы составляло не более 1/4 всех наказаний, причем 1/3 из этого числа составляли наказания ниже низшего предела. Эти данные свидетельствуют о том, что карательная политика в сфере неосторожных, особенно повлекших за собой тяжкие последствия, преступлений в определенной мере расходилась с политикой законодательной. Это означало, что либо суды действовали неоправданно либерально, либо закон установил необоснованно суровые санкции за неосторожные преступления. Поскольку карательная практика, являясь непосредственным рецептором социальной информации, более чувствительна к потребностям жизни, то, видимо, было бы правильно, чтобы законодательная практика корректировалась соответствующим образом. Именно это и учел законодатель в УК 1996 г., снизив высший предел санкции за такие, например, преступления, как нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263), нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264) и др.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> УК 1996 г. пошел дальше. Федеральным законом от 9 марта 2001 г. была изменена классификация преступлений, предусмотренная ст. 15, в результате чего из группы тяжких преступлений исключены неосторожные деяния, которые отнесены к группам небольшой либо средней тяжести.

## § 2. ИНЫЕ ВИДЫ НЕОСТОРОЖНОЙ ВИНЫ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ В ДОКТРИНЕ УГОЛОВНОГО ПРАВА

В теории уголовного права высказывалось мнение, что в практике деятельности правоохранительных органов встречаются такие виды неосторожности, которые в полной мере не подпадают под определенные в законе признаки легкомыслия и небрежности, хотя им и присущи некоторые общие признаки неосторожной вины. Эти виды предлагалось назвать: правовая неосторожность, волевая небрежность и преступное невежество<sup>24</sup>.

*Правовая неосторожность* включают в себя такие случаи, когда субъект, сознавая все фактические признаки совершаемого деяния, по неуважительным причинам заблуждается относительно его общественной опасности. В качестве примера чаще всего приводятся действия лица, которое из сострадания к безнадежно больному, испытывающему мучения, дает смертельную дозу лекарства, ошибочно полагая, что его поступок является дозволенным. Такая же ситуация складывается и в случаях согласия неправомочного лица на уничтожение вещи, при мнимой необходимой обороне и т. п. Выделение такого самостоятельного вида неосторожной вины, как правовая неосторожность, по мнению ее сторонников, обусловлено тем, что она не подпадает ни под одно из имеющихся определений форм и видов вины. Так, она отличается от умысла отсутствием осознания общественной опасности деяния, от легкомыслия — отсутствием расчета на предотвращение последствий, от небрежности — осознанием фактической стороны деяния.

Применительно к изложенной ситуации представляется правильным мнение В. Г. Макашвили, который писал: «Если лицо правильно представляет себе причиняющее значение своего поступка и желает наступления общественно опасного последствия, то считать такое преступление неосторожным... значило бы вкладывать в понятие неосторожности содержание, которое противоречит его сущ-

<sup>24</sup> См., напр.: Дагель П. С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М., 1977.

ности»<sup>25</sup>. Считая свои действия не общественно опасными, лицо тем самым заблуждается не только относительно социальной сущности своего деяния, но и относительно его правовой оценки, считая его не преступным. Складывается парадоксальное положение: субъект считает свои действия не общественно опасными, но вместе с тем создает, что они запрещены уголовным законом, а значит должны повлечь за собой ответственность как за умышленное преступление. Такое решение вопроса соответствует общему положению о том, что незнание закона не освобождает от ответственности. Ведь в этих случаях лицо также заблуждается относительно социальных свойств своего деяния и как следствие этого не осознает его противоправности. Однако к ответственности такие лица привлекаются, а факт отсутствия осознания общественной опасности своего деяния может быть учтен как смягчающее наказание обстоятельство.

В доктрине уголовного права высказывалось мнение, что если «лицо ошибочно считает свои действия правомерными, не сознавая их общественной опасности (например, лицо убеждено в подлинности денег, которыми расплачивается, но они оказываются фальшивыми), то такая ошибка устраняет умысел, а если деяние признается преступным только при умышленном его совершении, то исключается и уголовная ответственность»<sup>26</sup>.

Это мнение вполне обоснованно и отсутствие осознания общественной опасности в приведенном примере действительно исключает уголовную ответственность, потому что лицо в таких случаях не сознает причиняющих свойств своего деяния.

При наличии же такой осознанности должна наступать уголовная ответственность. Ведь лишение жизни из сострадания влечет за собой ответственность даже в случаях, когда лицо не считает свои действия общественно опасными. Мотив сострадания будет рассматриваться как обстоятельство, смягчающее наказание.

Учитывая изложенное, представляется, что выделять в понятии вины такой новый вид неосторожности, как правовая неосторожность, ни теоретически, ни практически не обоснованно. К тому же

<sup>25</sup> Макашвили В.Г. Уголовная ответственность за неосторожность. М., 1957. С. 180.

<sup>26</sup> Российское уголовное право: В 2 т. Т. 1. Общая часть. М., 2001. С. 205.

следует учитывать и то обстоятельство, что подобные ситуации в практике правоприменительных органов встречаются крайне редко.

*Волевая небрежность* имеет место в случаях, когда субъект, оказавшийся в опасной ситуации, требующей принятия правильного решения для предотвращения общественно опасных последствий, не находит такого решения при наличии объективной и субъективной возможности найти правильное решение и не допустить наступления последствий. Например, водитель попал в аварийную ситуацию и по растерянности не нашел правильного решения, позволившего избежать аварии; врач не сумел поставить правильный диагноз и спасти больного.

Необходимость включения в неосторожную форму вины такого вида неосторожности обосновывается тем, что в отличие от умысла лицо не желает и сознательно не допускает наступления общественно опасных последствий; в отличие от легкомыслия лицо не находит в силу недостаточно приложенных волевых усилий решения, позволившего избежать наступления последствий и поэтому не рассчитывает на их предотвращение; в отличие от небрежности лицо предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своих действий или последствий, которые он обязан предотвратить<sup>27</sup>.

Однако в тех случаях, когда опасная ситуация возникла по вине субъекта в результате нарушения им определенных правил, например в результате нарушения Правил дорожного движения, вина водителя полностью «укладывается в рамки» неосторожной вины. В подобных случаях водитель либо предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, но рассчитывает, например, на свое профессиональное мастерство, отсутствие движения на трассе и другие обстоятельства, которые позволяют ему предотвратить наступление общественно опасных последствий (легкомыслие) либо не предвидит наступления последствий, но должен и может их предвидеть (небрежность). Отсутствие предвидения не является извинительным. То, что в аналогичных случаях волевая небрежность полностью поглощается такими видами неосторожной вины, как легко-

---

<sup>27</sup> Дагель П.С., Котов Ф.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. Воронеж, 1974. С. 152.

мыслие или небрежность, отмечалось и в уголовно-правовой литературе<sup>28</sup>.

Другое дело, когда опасная ситуация возникла не по вине субъекта, но последний был обязан и мог предотвратить наступление вредных последствий. Представляется, что в этих случаях речь должна идти в первую очередь не об объективной и субъективной возможности предотвращения последствий, а о том, было ли совершено общественно опасное деяние. Применительно, например, к дорожно-транспортным происшествиям в первую очередь встает вопрос, какой конкретно пункт Правил дорожного движения был нарушен в конкретном случае. Отсутствие такого пункта исключает ответственность водителя за аварию. Допустим, водитель, попав в аварию не по своей вине, мог бы при определенном волевом усилии предотвратить и уменьшить в той или иной степени последствия аварии, но не смог в этой (аварийной) ситуации найти правильное решение. Однако найти таковое — его моральный долг, но не правовая обязанность, поскольку в подобных случаях отсутствовало общественно опасное виновное и противоправное деяние. Если такового не было, то лицо не может нести уголовную ответственность даже при наличии возможности предотвращения последствий. Так, оставление в опасности (ст. 125 УК) влечет за собой ответственность лишь в случаях, когда субъект не только имел возможность оказать помощь, но и был обязан проявить заботу о потерпевшем либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья положение. В иных случаях лицо, не оказавшее помощи при наличии объективной и субъективной возможности ее оказания, уголовной ответственности не несет, так как отсутствует само деяние (действие или бездействие).

Итак, включение в понятие неосторожной вины такого вида неосторожности, как волевая небрежность, также представляется ни теоретически, ни практически оправданным, поскольку правоохранительные органы, решающие вопрос о квалификации применительно к изложенным ситуациям, трудностей не испытывают.

То же можно сказать и о другом приведенном примере. Вопрос о привлечении или не привлечении к уголовной ответственности врача, поставившего неправильный диагноз, прежде всего решается

<sup>28</sup> См., напр.: Российское уголовное право. Курс лекций. Т. 1. Преступление. Владивосток, 1999. С. 421.

в зависимости от заключения компетентной медицинской комиссии, которая дает ответ на вопрос, мог ли субъект в конкретной ситуации поставить правильный диагноз, учитывая симптомы заболевания и уровень его профессионализма. Вопрос об его обязанности в данном случае не обсуждается, так как она подразумевается в силу осуществляемых им профессиональных функций. Следовательно, и такие ситуации не выходят за рамки неосторожной вины.

*При преступном невежестве*, по мнению ученых, предлагающих ввести в понятие неосторожной вины и такой вид неосторожности, субъект берется за выполнение такой работы, выполнить которую должным образом не может, так как не обладает необходимыми знаниями, навыками, психофизическими свойствами и пр.

Сходство с легкомыслием в данном случае заключается в том, что лицо самонадеянно берется за деятельность, требующую специальных познаний и навыков, и, как правило, при этом сознает общественную опасность такого рода деятельности, хотя конкретного характера этой опасности он может и не представлять. Момент самонадеянности в этих случаях относится к самому факту совершения таких действий, для успешного выполнения которых у лица нет ни знаний, ни опыта, ни психофизиологических свойств. В отличие же от легкомыслия субъект не предвидит возможности наступления конкретных общественно опасных последствий (именно в силу своего невежества) и не рассчитывает на какие-либо конкретные обстоятельства, которые эти последствия предотвратят.

Сходство с небрежностью заключается в том, что лицо не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий своего поведения, а различие — в том, что это лицо по своему невежеству и не могло их предвидеть, хотя и было обязано это сделать.

В отличие же от казуса (невиновного причинения ущерба) это невозможность предвидения имело место не в результате объективных причин, а в результате невежества, вызванного неизвинительными причинами.

Представляется, что выделять такой вид неосторожности, как преступное невежество, ни теоретически, ни практически необоснованно. Действия, совершенные по преступному невежеству, в зависимости от конкретных обстоятельств дела, по существу представ-

ляют собой деяния, совершаемые по легкомыслию или небрежности. Как отмечалось выше, «субъект не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий (в силу своего невежества)<sup>29</sup> и не рассчитывает в силу этого на их предотвращение. Однако вряд ли можно говорить о невозможности предвидения, если лицо сознает опасность своего поведения. Поэтому лицо, берясь за работу, которую оно не в состоянии выполнить должным образом из-за своего невежества (применительно к конкретному вопросу), не может не сознавать возможность наступления общественно опасных последствий и в то же время может рассчитывать на их не наступление.

Так, хирург, берясь во время дежурства за проведение операции при сознании, что не имеет должного опыта (при отсутствии крайней необходимости и обоснованного риска) и поэтому может не справиться, рассчитывает на свое неоднократное присутствие при таких операциях, проводимых опытными хирургами. В этих случаях будет иметь место причинение вреда по легкомыслию. Субъект предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, но самонадеянно (в прямом смысле этого слова) полагает, что определенные знания помогут ему справиться с работой и опасные последствия не наступят.

Когда же лицо берется за работу (для успешного ее осуществления он не имеет достаточного опыта и навыков), не предвидя при этом возможности наступления общественно опасных последствий, (но при наличии возможности и обязанности такого предвидения, а такая возможность существует в силу того, что оно нарушает определенные правила предосторожности), оно подлежит ответственности за причинение вреда по неосторожности в виде небрежности. Обязанность предвидения в этих случаях обусловлена его профессиональной подготовкой.

Так, врач К. в нарушение Правил дорожного движения, не имея прав на вождение машины и опыта ее вождения, сел за руль дежурной автомашины и поехал вдоль причала. В процессе движения, при подаче машины задним ходом К. нарушил конкретные пункты Правил дорожного движения, не справился с управлением и машина с

<sup>29</sup> Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. Воронеж, 1974. С. 155.

причала упала в море. Находившийся в машине шофер погиб. Действия К. были квалифицированы как неосторожное преступление (нарушение Правил дорожного движения) при таком виде неосторожности, как небрежность.

Таким образом, правоприменительные органы не испытывают сложностей при квалификации деяний, субъективная сторона которых, по мнению некоторых ученых, нуждается в части определения неосторожности в дополнениях.

Учитывая изложенное, представляется теоретически и практически обоснованным мнение А. И. Рарога, согласно которому «законодательное определение неосторожности охватывает все встречающиеся разновидности этой вины, и она полностью исчерпывается двумя видами»<sup>30</sup>. Перечисленные виды неосторожности «полностью укладываются в законодательное определение неосторожности и не являются качественно самостоятельными ее видами»<sup>31</sup>.

В доктрине уголовного права предлагался и такой новый вид неосторожной вины, как «беспечность», заключающаяся в осознании общественной опасности своего поведения при непредвидении, но при наличии возможности предвидения общественно опасных последствий этих деяний<sup>32</sup>.

В качестве примера опишем дело Ш., который, будучи в нетрезвом виде, зашел в палатку девушек, имея при себе заряженное ружье. Одна из девушек попросила у Ш. спички. В момент передачи спичек Ш. чем-то задел спусковой крючок и в результате раздавшегося выстрела была убита одна из девушек. Действия Ш. в данном случае полностью охватываются понятием неосторожной вины в виде небрежности. Не предвидя наступления последствий, Ш. не сознавал общественной опасности своего поведения. Однако он осознанно нарушил установленные правила предосторожности, и поэтому должен нести ответственность за это нарушение, повлекшее

<sup>30</sup> Рарог А.И. Общая теория вины в уголовном праве. С. 77.

<sup>31</sup> Ворошилин Е.В., Кригер Г.А. Субъективная сторона преступления. Учебное пособие. М., 1987. С. 55-56.

<sup>32</sup> Филановский И.Г. Социально-психологическое отношение субъекта к преступлению. Л., 1970. С. 144.

за собой общественно опасные последствия, которые он должен был и мог предвидеть.

Осознанное нарушение правил предосторожности может иметь место как при легкомыслии, так и при небрежности. Так, в некоторых зарубежных странах выделяют осознанную и неосознанную неосторожность, а в УК ФРГ осознанная неосторожность признается более опасным видом. Как правило, осознанность или неосознанность факта нарушения правил предосторожности при неосторожном деянии находят отражение в Особенной части УК зарубежных стран. Однако чаще всего говорится о грубой неосторожности, например, в УК Испании ст. 158 (повреждение плода «вследствие грубой неосторожности»), ст. 358 (поджог «по грубой неосторожности»), а также в УК ФРГ в п. 2 § 315<sup>a</sup> (грубое нарушение водителем транспортного средства обязанности) и пр. По общему правилу неосторожность также признается грубой обычно при наличии осознанности факта нарушения конкретных правил предосторожности. Однако в российском уголовном праве этот вопрос на квалификацию деяния не влияет, но может быть учтено как обстоятельство, смягчающее наказание, например при отсутствии осознанности факта нарушения правил. В доктрине французского права предлагалось введение в УК нового вида неосторожности («непростибельная неосторожность»), занимающего как бы «промежуточное» место между умышленной и неосторожной виной — когда лицо сознательно идет на риск, опасный для другого, при этом надеясь, что не причинит ущерба. Применительно к российскому праву такие случаи полностью подпадают под признаки законодательного определения легкомыслия.

### **§ 3. ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШЕННЫЕ С ДВУМЯ ФОРМАМИ ВИНЫ**

Одной из существенных новелл УК 1996 г. является включение в гл. 5 «Вина» ст. 27, озаглавленной «Ответственность за преступление, совершенное с двумя формами вины». Согласно этой статье: «Если в результате совершения умышленного преступления причиняются тяжкие последствия, которые по закону влекут более строгое наказание и которые не охватывались умыслом виновного, уголов-

ная ответственность за такие последствия наступает только в случае, если лицо предвидело возможность их наступления, но без достаточных на то оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение, или в случае, если лицо не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность наступления этих последствий. В целом такое преступление признается умышленным».

Эта формулировка дает основание сделать вывод о сочетании в некоторых преступлениях одновременно двух разных форм вины, чем и обусловлена необходимость рассмотрения данного вопроса. Помимо этого, по поводу ст. 27 УК в доктрине уголовного права высказываются различные точки зрения, реанимирующие, в частности, теорию о смешанной форме вины как третьей, помимо умысла и неосторожности, форме.

Так, в литературе было высказано следующее мнение: «Двойная форма вины предусмотрена впервые в новом уголовном законодательстве. Тем самым реализовано после многолетних острых дискуссий предложение ученых выделить ее в законе в качестве самостоятельной третьей формы вины (П. С. Дагель, В. Д. Меньшагин)». <sup>33</sup> Есть и такое мнение: «Никакой третьей формы вины в таких преступлениях нет, а умысел и неосторожность между собой не смешиваются, они существуют самостоятельно, хотя и в одном преступлении» <sup>34</sup>.

Это не единственные разногласия по поводу содержания ст. 27 УК. В одном из учебников авторы утверждают, что такое положение, о котором говорится в ст. 27, возможно лишь в составах преступлений, сконструированных по типу материальных <sup>35</sup>, в другом — «второй вид преступлений с двойной формой вины характерен для формальных составов» <sup>36</sup>. Последняя точка зрения высказана и в другой работе: «Особенность рассматриваемых преступлений состоит в том, что при их совершении наблюдается неоднородное психическое

---

<sup>33</sup> Российское уголовное право. Курс лекций. Т. I. Преступление. Владивосток, 1999. С. 423.

<sup>34</sup> Российское уголовное право: В 2 т. Т. 1. Общая часть / Под ред. проф. А. И. Рарога. С. 192.

<sup>35</sup> Уголовное право России. Учебник для вузов: В 2 т. Т. I. Общая часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 195.

<sup>36</sup> Уголовное право. Общая часть. Учебник для вузов. ИНФРА-НОРМА-М. М., 1997. С. 198.

отношение лица к совершаемым действиям (бездействию) и к наступившим последствиям в материальных составах преступлений, которые содержат последствия в качестве самостоятельного признака объективной стороны. В формальных составах преступлений последствие неотделимо от действия, слито с ним, а поэтому психическое отношение к действию (бездействию) и последствию является только однородным»<sup>37</sup>.

Применительно к ст. 27 УК зачастую говорят о сложной, двойной, смешанной форме вины, что невольно наводит на мысль о существовании самостоятельной третьей формы вины, каковой в действительности не существует, поскольку закон выделяет только две формы вины (ст. 24): никакой третьей формы вины в таких преступлениях нет, а умысел и неосторожность между собой не смешиваются, они существуют самостоятельно, хотя и в одном преступлении»<sup>38</sup>.

Существующие в доктрине уголовного права разногласия делают целесообразным рассмотрение данного вопроса в историческом аспекте: откуда возникла теория смешанной формы вины; каковы результаты проведенных по этой проблеме в 60–70-е годы XX в. дискуссий; является ли ст. 27 УК одним из вариантов смешанной формы вины и пр.

Понятие смешанной формы вины было впервые предложено немецким криминалистом А. Фейербахом в начале XIX в. и явилось результатом дифференциации форм вины. Согласно существовавшему в то время понятию непрямого умысла в вину лицу вменялись все последствия сознательно совершенного им умышленного действия. А. Фейербах считал, что последствия должны вменяться в вину лишь при условии, если лицо должно было и могло их предвидеть. Он предложил называть такое сочетание в одном деянии умысла и неосторожности неосторожностью, детерминированной умыслом. Однако в дальнейшем эта теория не получила сколько-нибудь существенного развития и практического осуществления<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> Иванов Е.Д., Мазуков С.Х. Субъективная сторона преступления. Ростов-н/Д., 1999. С. 23–24.

<sup>38</sup> Российское уголовное право. Общая часть. Учебник. М., 1997. С. 153.

<sup>39</sup> Горбуза А.Д. Содержание понятия «смешанная форма вины» // Сб. статей адъюнктов и соискателей. М., 1972.

Особенно активно дискуссия о смешанной форме вины развернулась в 60-е годы прошлого столетия. Некоторые ученые поддерживали концепцию о существовании наряду с умышленной и неосторожной, третьей смешанной формы вины<sup>40</sup>; другие же, отрицая наличие самостоятельной смешанной формы вины, в то же время отмечали определенную специфику субъективной стороны некоторых преступлений, особенно преступлений с двумя последствиями<sup>41</sup>.

Сторонники смешанной формы вины в подтверждение своей позиции указывали на некоторые Постановления Пленума Верховного Суда СССР, в которых отмечалась необходимость раздельного рассмотрения психического отношения к деянию и его последствиям. Так, в п. 8 Постановления Пленума от 4 июня 1960 г. «О судебной практике по делам об умышленном убийстве» рекомендовалось судам «строго различать умышленное убийство, предполагающее наличие прямого или косвенного умысла со стороны виновного на причинение смерти потерпевшему, от умышленного причинения тяжких телесных повреждений, повлекших смерть потерпевшего, когда отношение виновного к указанным последствиям своих действий выступает не в форме умышленной вины, а в форме вины неосторожной»<sup>42</sup>.

Еще более четко было сказано в п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 9 апреля 1965 г. «О судебной практике по делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта»: «Разъяснить судам, что в автотранспортных преступлениях отношение виновного к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств может выражаться как в форме умысла, так и в форме неосторожности, а к наступившим последствиям — только в форме неосторожности»<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> См., напр.: *Пиотковский А.А.* Курс советского уголовного права. Т. 2. М., 1970. С. 333; *Дазель П.С., Котов Д.П.* Субъективная сторона преступления и ее установление. С. 158–177.

<sup>41</sup> См., напр.: *Волков Б.С.* Проблема воли и уголовная ответственность. Казань, 1965. С. 41; *Кригер Г.А.* Определение формы вины // Советская юстиция. 1979. № 20. С. 4–6.

<sup>42</sup> Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда СССР, 1924–1970 гг. М., 1971. С. 275–276.

<sup>43</sup> Бюллетень Верховного Суда СССР. 1965. № 3. С. 11.

Однако в последующих Постановлениях ни Пленума Верховного Суда СССР, ни Пленума Верховного Суда РСФСР подобные формулировки не встречались. Более того, в Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. (с последующими изменениями, внесенными в 1976, 1977, 1986 гг.) «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» в п. 5 отмечалось, что автотранспортные преступления «должны рассматриваться как совершенные по неосторожности, поскольку субъективную сторону этих деяний определяет неосторожное отношение лица к возможности наступления общественно опасных последствий при нарушении им правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств»<sup>44</sup>. Таким образом, ни о каком раздельном отношении к нарушению правил и к наступившим последствиям Пленум уже и не упоминает.

Теоретическим обоснованием необходимости включения в УК третьей смешанной формы вины являются следующие доводы: для смешанной формы вины характерно сочетание умысла и неосторожности, поэтому она не укладывается в рамки только умысла или только неосторожности и занимает промежуточное положение между ними; взаимосвязь компонентов смешанной формы вины настолько органична, что только их единство, а не механическое соединение образует смешанную форму вины; смешанная форма вины — это единый по форме и содержанию психологический акт, состоящий из относительно самостоятельных компонентов.

В качестве примера смешанной формы вины зачастую приводили автотранспортные дела, считая, что нарушение правил безопасности движения может быть умышленным, а отношение к последствиям — всегда неосторожное.

Противники смешанной формы вины, в свою очередь, приводили следующие доводы: признание смешанной формы вины означает разрыв единого психологического процесса, составляющего содержание той или иной формы вины; форма вины применительно к неосторожным преступлениям определяется законодателем только психическим отношением виновного к общественно опасным по-

---

<sup>44</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. С. 41.

следствиям, а поэтому смешанной формы вины просто не может быть; неправильно говорить об умысле в отношении действия и отдельно о неосторожности в отношении последствий, поскольку умысел и неосторожность, будучи уголовно-правовыми категориями, характеризуют все преступление в целом; при характеристике субъективной стороны неосторожных преступлений можно говорить лишь о сознательном, но не умышленном нарушении определенных правил предосторожности.

Применительно к автотранспортным преступлениям противники смешанной формы вины вполне обоснованно утверждали, что это неосторожное преступление, субъективная сторона которого не выходит за рамки неосторожной вины, согласно которой требуется установление психического отношения виновного только к последствиям. Психическое отношение к деянию на квалификацию транспортных преступлений не влияет. К тому же само деяние в этих случаях (при отсутствии последствий) является административным правонарушением.

В работе В. А. Якушина приведены формулировки Верховного Суда РФ по конкретным делам, свидетельствующие, по мнению этого автора, о том, что суды признают смешанную форму вины. Так, по одному из дел Верховный Суд РФ отметил, что «ответственность по ст. 211 УК РСФСР<sup>45</sup> наступает при доказанности вины в нарушении правил дорожного движения...»<sup>46</sup>. В другом случае Верховный Суд подчеркнул: «...Органы следствия и суд не установили доказательств, подтверждающих вину Глушко в нарушении правил дорожного движения»<sup>47</sup>. Эти выдержки, по мнению В. А. Якушина, свидетельствуют о том, что правоприменительные органы в каждом случае совершения транспортного происшествия должны устанавливать вину в отношении самого деяния, т. е. действия или бездействия<sup>48</sup>.

Однако с этим мнением трудно согласиться. В приведенных выдержках Верховный Суд, говоря о вине при нарушении правил до-

---

<sup>45</sup> Ст. 264 УК РФ.

<sup>46</sup> Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1986. № 12. С. 8.

<sup>47</sup> Бюллетень Верховного Суда РФ. 1992. № 10. С. 9–10.

<sup>48</sup> Якушин В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. 1998. С. 152–155.

рожного движения, имеет в виду не часть объективной стороны, выразившую в нарушении (действии или бездействии) конкретного пункта Правил дорожного движения, а именуют так, состав преступления, включая как последствия, так и причиненную связь между ними.

Деяния, которые совершаются путем нарушения правил предосторожности и влекут за собой уголовную ответственность лишь при наличии определенных последствий, не относятся к преступлениям с двойной (смешанной) формой вины. В подобных случаях вина только одна и она определяется согласно ст. 26 УК лишь психическим отношением к наступившим последствиям, отсутствие которых означает и отсутствие преступления.

В учебной литературе отмечалось, что преступлений с двумя формами вины в УК не слишком много и все они сконструированы по двум типам:

1) умышленное преступление, квалифицирующим признаком которого является более тяжкое последствие, отношение к которому у виновного неосторожное. Наиболее типичной иллюстрацией этого положения является ч. 4 ст. 111 УК — умышленное причинение тяжкого вреда здоровью, повлекшее за собой по неосторожности смерть человека. В данном случае совершается умышленное преступление — причинение тяжкого вреда здоровью, которое влечет за собой такое дополнительное последствие как смерть потерпевшего, отношение к которой у субъекта неосторожное. Например, субъект не предвидел, что избивание может повлечь за собой смерть потерпевшего, однако должен был и мог это предвидеть;

2) умышленное преступление, сконструированное по типу формальных составов и квалифицирующим признаком которого является последствие, отношение к которому у виновного характеризуется неосторожной формой вины. Например, ст. 273 предусматривает ответственность за создание, использование и распространение вредоносных программ для ЭВМ. Это преступление умышленное и признается оконченным при отсутствии последствий. Однако более суровое наказание предусмотрено в ч. 2 этой статьи в случае, если такие действия повлекли за собой по неосторожности тяжкие последствия. В качестве других примеров этого типа преступлений с

двумя формами вины приводятся ч. 3 ст. 123 (незаконное производство аборта, повлекшее за собой по неосторожности смерть потерпевшей) и ч. 3 ст. 211 (угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, повлекший за собой по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия).

В плане изложенного представляется недостаточно четким утверждение, что вина рассматриваемых преступлений «характеризуется различным отношением лица к деянию и к последствию, она возможна лишь в материальных преступлениях, которые содержат последствия в качестве самостоятельного признака объективной стороны»<sup>49</sup>.

Общие признаки преступлений, совершаемых с двумя формами вины, весьма удачно изложены в одном из учебников А. И. Рарога: 1) они характеризуются сочетанием двух форм вины — умысла и неосторожности; 2) эти формы вины устанавливаются по отношению к различным юридически значимым объективным признакам общественно опасного деяния; 3) в преступлениях с двумя формами вины неосторожным может быть отношение только к квалифицирующим последствиям; 4) две формы вины могут иметь место только в квалифицированных составах преступлений; 5) преступления, совершаемые с двумя формами вины согласно закону признаются умышленными<sup>50</sup>.

Вполне справедливым представляется мнение, что «отдельными исследователями делается шаг назад и обосновывается существование некоей самостоятельной формы вины наряду с умыслом и неосторожностью»<sup>51</sup>.

Так, в доктрине уголовного права высказывалось мнение, что «законодательная оценка преступлений с двойной формой вины в целом как умышленного не отражает всего спектра различных форм вины, используемых самим законодателем при конструировании

<sup>49</sup> Уголовное право России. Учебник для вузов: В 2 т. Т. 1. Общая часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 194.

<sup>50</sup> Российское уголовное право: В 2 т. Т. 1. Общая часть / Под ред. проф. А. И. Рарога. С. 195.

<sup>51</sup> Там же. С. 193.

норм Особенной части УК, и поэтому должна быть дополнена соответствующей законодательной оценкой в Общей части УК преступлений со смешанной формой вины, в целом как неосторожных»<sup>52</sup>. В этом случае, однако, не совсем ясно, явится ли эта статья дополнением к двум существующим формам вины или она будет аналогична ст. 27, но применительно к неосторожным преступлениям.

В литературе предлагался вариант статьи, характеризующей двойную форму вины. Таковой предлагалось считать «качественно определенное сочетание в рамках единого психического процесса умышленного отношения лица к основному составу преступления и неосторожного — к производным от него общественно опасным последствиям, за факт наступления которых предусмотрена повышенная уголовная ответственность»<sup>53</sup>. Очевидно, такая статья не внесет ясности в рассматриваемый вопрос.

Вероятно, дискуссия о двойной (сложной, смешанной) форме вины в доктрине уголовного права будет продолжаться. Однако представляется, что применительно к ст. 27 предпочтительнее употреблять ту формулировку, которую предложил сам законодатель: преступление, совершенное с двумя формами вины, а не двойная (сложная, смешанная) форма вины, что дает основание полагать вопреки закону, что в УК появилась новая, третья форма вины. Это представляется особенно недопустимым в учебной литературе.

#### § 4. НЕОСТОРОЖНОЕ СОПРИЧИНЕНИЕ

В доктрине уголовного права продолжаются споры о возможности неосторожного соучастия, несмотря на определенно выраженную позицию законодателя, нашедшую отражение в ст. 32 УК 1996 г., согласно которой соучастие есть умышленное совместное участие двух или более лиц в совершении умышленного преступления. Так, в одной из работ отмечается, что «закрепление доктрины

<sup>52</sup> Российское уголовное право. Курс лекций. Т. 1. Преступление. Владивосток, 1999. С. 429.

<sup>53</sup> Куликов А.В. Двойная форма вины: понятие, виды, конструкция составов, квалификация // Советская юстиция. 1990. № 8. С. 12.

умышленного соучастия как главная фикция учения о соучастии не привела и не могла привести к исключению всяческой мысли о неосторожном соучастии и к изъятию таких случаев из судебной практики вообще, поскольку приемлемого решения спорных случаев неосторожной совместности действий не существует до сих пор»<sup>54</sup>. И далее: «Категория неосторожного участия — это не категория далекого или не очень прошлого, это явление повседневное, широко представленное и требующее своего решения, но настоящего, а не фиктивного. Существующее реально количество таких случаев переходит в качество и свидетельствует об ущербности и закона, и практики, и теории»<sup>55</sup>. Основанием для такого вывода в определенной мере послужило то, что в настоящее время происходит непрерывное усложнение технических систем и технологических процессов, в результате чего в управление и обслуживание таких систем и процессов вовлекается множество лиц. Участие большого количества лиц в столь сложных условиях требует от них тщательного выполнения каждым из участников этих систем и процессов установленных правил предосторожности. Не секрет, что технические неосторожные преступления, например транспортные, зачастую носят ситуативный характер и наступление общественно опасных последствий бывает результатом неосторожного поведения не одного, а нескольких лиц.

Вместе с тем, несмотря на очевидную повышенную опасность вреда, причиняемого совокупными действиями (бездействием) неосторожно действующих нескольких лиц, расширение рамок соучастия за счет таких лиц представляется ни теоретически, ни практически необоснованным. С теоретической точки зрения институт соучастия в таком случае окажется настолько расплывчатым и аморфным, что установить четкие критерии этого института окажется невозможным. С практической точки зрения повышенная степень общественной опасности совместно умышленно действующих лиц будет нивелироваться приравненными к ней по степени опасности неосторожными действиями. Такое положение не соответствует, в частности, категоризации преступлений, изложенных в ст. 15 УК.

---

<sup>54</sup> Козлов А.П. Соучастие: традиции и реальность. Красноярск, 2000. С. 13.

<sup>55</sup> Там же. С. 14.

Стремясь дифференцировать ответственность за причинение вреда неосторожно действующих нескольких лиц некоторые ученые предлагают ввести подобный соучастию институт неосторожного сопричинения, «при котором один и тот же преступный результат причиняется совокупными усилиями нескольких лиц по неосторожности»<sup>56</sup>.

Признаками неосторожного сопричинения предлагается считать: 1) неосторожное сопричинение является единым преступлением; 2) неосторожное сопричинение предполагает участие двух или более лиц (сопричинителей); 3) неосторожное сопричинение возможно лишь при взаимном или взаимообусловленном характере «допреступного» поведения сопричинителей; 4) неосторожное сопричинение предполагает наступление (или создание угрозы наступления) единого для сопричинителей общественно опасного последствия; 5) неосторожное сопричинение предполагает наличие причинной связи между «допреступным» поведением сопричинителей и наступившими общественно опасными последствиями; 6) неосторожное сопричинение возможно при наличии лишь неосторожной вины.

По данным ученых, проводивших специальные исследования, доля неосторожного сопричинения в общей структуре неосторожной преступности составляет 25–40%<sup>57</sup>, что делает необходимым обсуждение данной проблемы в плане дальнейшего совершенствования уголовного законодательства.

Неосторожное сопричинение означает причинение вреда неосторожно действующими субъектами, которые свои действия (бездействия) в плане нарушения установленных правил предосторожности не согласовывают, действуют в одиночку, однако общественно опасные последствия наступают в результате именно совокупных нарушений правил такими лицами. Институт неосторожного сопри-

---

<sup>56</sup> Галиакбаров Р.Р. Неосторожное сопричинение как вид множественности участников преступления // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. Владивосток. 1981. С. 29.

<sup>57</sup> См., напр.: Харитонова И.Р. Общественная опасность неосторожного сопричинения при использовании технических средств // Социальная эффективность норм об уголовной ответственности за посягательства на экономическую систему. Сб. научн. трудов. Горький, 1985. С. 102–110.

чинения не только призван обеспечивать соблюдение каждым членом общества правил предосторожности, выработанных в целях предотвращения вреда, но и заставит соблюдать правила предосторожности со стороны других лиц.

Определенные вопросы возникают и относительно наказуемости неосторожных сопричинителей, так как при назначении наказания более значительную роль играет не степень общественной опасности содеянного (учитывая, что все неосторожные преступления отнесены к преступлениям небольшой или средней тяжести), а степень и характер участия в совместной «допреступной» деятельности, обусловившей наступление предусмотренного уголовным законом преступного последствия с учетом ситуации, сферы деятельности субъектов, их познаний, наличия субъектов, их познаний, наличия должностных, управленческих функций, характер используемых ими приемов и т. п.<sup>58</sup>

Однако правовую оценку при квалификации содеянного, как правило, получают действия только тех лиц, чье несоблюдение установленных правил наиболее приближено к общественно опасному последствию. В результате, с одной стороны, оказываются безнаказанными лица, пренебрежение правилами предосторожности которых в значительной мере обусловило причинение вреда, а, с другой стороны, необоснованно определяется суровое наказание (за всех) одному лицу.

Иллюстрацией этого может служить дело Я., который, возвращаясь поздно ночью из командировки, внезапно был ослеплен фарами встречной машины. Снизив скорость (однако не остановившись, как это требуется Правилами дорожного движения), он продолжал ехать и, не заметив в темноте стоявшей на дороге грузовой машины, ударился в ее задний борт. Грузовая машина была остановлена работником милиции для проверки документов и опять же вопреки Правилам не поставлена им на обочину. Водитель грузовика, будучи остановлен милиционером, достал документы, зажег фары и, не поставив машину на тормоз (вопреки Правилам), встал с милиционером перед машиной, чтобы последний мог ознакомиться

<sup>58</sup> Подробнее см.: *Галиакбаров Р.Р.* Квалификация многосубъектных преступлений без признаков соучастия. Хабаровск, 1987.

с его документами в свете фар. В этот момент машина Я. и удари-лась в задний борт грузовика, который, сдвинувшись с места, пере-ехал своего водителя. Работнику милиции при этом было причинено легкое телесное повреждение. Я. был осужден к 8 годам лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством в течение 4 лет.

Очевидно, что неосторожное сопричинение объединяет то об-щее, что в совершении одного преступления всегда участвуют не-сколько лиц, совместными осознанными или неосознанными дейст-виями (бездействием) которых по неосторожности совершается еди-ное преступное деяние. Неосторожное сопричинение возможно в самых различных сферах жизни и деятельности. Это прежде всего сфера действия технических систем и средств, особенно источников повышенной опасности (например, ст. 215–217, 219, 263, 264 и др.); сфера профессиональной деятельности (например, ст. 236, 249, 293) и даже сфера быта (например, ст. 118, 168).

Как справедливо отмечалось в доктрине уголовного права неос-торожное сопричинение — это правовое явление, требующее само-стоятельного уголовно-правового регулирования. В литературе предлагались варианты статей о неосторожном сопричинении, на-пример:

#### «Неосторожное сопричинение

Если преступление совершено в результате неосторожности не-скольких лиц, каждое из них несет ответственность в пределах до-пущенных им нарушений.

Не является участием в неосторожном сопричинении малозна-чительное действие или бездействие.

При назначении наказания суд учитывает значение нарушенных обязанностей, а равно степень и характер участия каждого лица в причинении последствий»<sup>59</sup>.

Представляется, что предложения о включении в УК статьи, регламентирующей порядок и условия привлечения к ответственности за неосторожное сопричинение имеют довольно убедительные

<sup>59</sup> Харитонов И.П. Неосторожное сопричинение в советском уголовном праве: Автореф. канд. дис. Свердловск, 1985. С.14–15.

объективные и субъективные основания. Объективными основаниями являются все возрастающие удельный вес и степень общественной опасности, увеличивающаяся тяжесть и многоаспектность вредных последствий в различных сферах жизни и деятельности людей.

Как справедливо отмечал Р. Р. Галиакбаров, сама социальная практика со временем потребует законодательно урегулировать и пределы ответственности за неосторожное сопричинение для усиления надежности охраны соответствующих общественных отношений и максимальной дифференциации ответственности виновных. В настоящее время такой тип опасных поступков людей социально не регламентируется, поэтому ответственность каждого виновного определяется на общих основаниях, как если бы он совершил неосторожные преступления в одиночку. Складывается своеобразная ситуация: умышленная совместная деятельность нескольких лиц в процессе совершения преступления детально регламентируется институтом соучастия. В то же время широко распространенная форма совершения преступления — неосторожное сопричинение — в уголовном законодательстве не регламентируется вовсе. При этом не учитывается, что факт совместного сопричинения преступного результата по неосторожности, так же как и в умышленных посягательствах, отражается и на оценке фактической опасности содеянного, и на оценке поведения каждого из виновных, поскольку степень и характер участия сопричинителей в неосторожном преступлении могут существенно различаться<sup>60</sup>.

Субъективным основанием включения в УК института неосторожного сопричинения является то, что в условиях НТР даже самые незначительные нарушения правил предосторожности могут вызвать значительные отклонения в технологическом процессе, в функционировании различного рода систем. Эти последствия, могли и должны были быть осознаны в момент нарушения субъектами установленных правил предосторожности. Именно нарушения таких правил в одной сфере деятельности несколькими субъектами при неосторожной вине приводят к таким глобальным катастрофам, как Чернобыль, гибель «Нахимова», взрыв газопровода в Башкирии,

---

<sup>60</sup> Галиакбаров Р.Р. Квалификация многосубъектных преступлений без признаков соучастия. С. 65–80.

которые по количеству жертв, по масштабам материального и морального ущерба вообще не умещаются в рамках статистических показателей. Однако вместе с тем «вклад» в подобных случаях различных неосторожно действующих лиц, нарушивших определенные правила предосторожности, далеко не одинаков.

### **§ 5. ИЗМЕНЕНИЯ ПОНЯТИЯ УГОЛОВНО НАКАЗУЕМОЙ НЕОСТОРОЖНОСТИ В ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВА**

Понятие неосторожной вины, условия ответственности за нее, объем знаний о последствиях неосторожного поведения, как уже отмечалось, давно интересовали криминалистов. Это понятие разрабатывалось долго и трудно, так как длительное время в практике применения норм об ответственности за неосторожные преступления сохранялись признаки объективного вменения. На это, в частности, обращал внимание в своих лекциях Н. С. Таганцев при анализе Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. Уложение не давало точного определения неосторожности, указывая только ее отдельные признаки. Деяние считалось неосторожным, когда виновный не предвидел последствий своего деяния, хотя мог бы и должен был предвидеть, и когда виновный предвидел наступление в результате его деяния последствий, но предполагал предотвратить их.

В объяснительной записке к Уложению преступная беспечность или небрежность названы важнейшей формой неосторожной вины. Думается, что именно это установление было положено в основу дальнейшей разработки и определения неосторожной вины. Окончательно принцип виновности был закреплен в 1885 г., когда Уложение о наказаниях было переиздано.

Уложение о наказаниях изменило предусмотренную Сводом законов возможность наказуемости неосторожного поведения в двух случаях: 1) на основании особых постановлений закона или 2) по усмотрению суда согласно обстоятельствам дела и состоянию виновного. По Уложению наказуемость неосторожного поведения становилась возможной лишь при наличии специального запрета.

Этот вопрос несколько иначе решался в Уставе о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, проект которого был высочайше утвержден 20 ноября 1864 г. Устав явился дополняющим Уложение о наказаниях сборником действующих общих уголовных законов (ст. 9).

В первой части ст. 9 Устава о наказаниях не содержалось определения неосторожной вины, но предоставлялось мировому судье право привлекать к ответственности за всякий неосторожный поступок, рассматривая его как нарушение гражданской обязанности быть внимательным. Несмотря на то, что это положение было помещено в Общей части, Устав придал ему характер специального проступка, установив за него самостоятельную санкцию.

Утвержденное 22 марта 1903 г. Уголовное уложение, которое по мысли законодателя должно было прийти на смену Уложению о наказаниях, было введено в действие лишь частично. Однако его общая часть вступила в действие. Согласно Уголовному уложению неосторожные преступления ни при каких условиях не могли быть отнесены к тяжким и наказываться такими суровыми наказаниями как смертная казнь, каторга, поселение и т. п. В тех случаях, когда деяния признавались уголовно наказуемыми и при умышленной и при неосторожной вине (например, лишение жизни, поджог), а так же проступки, совершаемые умышленно либо по неосторожности, при отсутствии специальных указаний закона наказывались по усмотрению судьи.

Уложение о наказаниях не различало видов неосторожности. Однако из приведенного ранее положения очевидно, что такое различие существовало и было внесено в текст Уголовного уложения. Много внимания видам неосторожной вины уделяли и ученые-криминалисты. Так, Н. С. Таганцев, говоря о видах неосторожности, называл 1) неосознаваемую неосторожность, беспечность и 2) неосторожность сознаваемую, самонадеянность. При этом ученый полагал, что беспечность представляет собой большую опасность и виновность, чем преувеличенная надежда на свою силу и ловкость (самонадеянность)<sup>61</sup>.

<sup>61</sup> Таганцев Н.С. Русское уголовное право. С. 259; см. так же: Пусторослев П.П. Русское уголовное право. Общая часть. Юрьев, 1907. С. 315.

В послереволюционный период понятие неосторожной вины прошло длительный и сложный путь своего развития. Уже в первые годы советской власти объявлялась война недисциплинированности и расхлябанности, нерадивости и бесхозяйственности прежде всего лицам занятым в производственных процессах и управлении страной.

В первые годы существования советской власти настоятельная необходимость в заботливом и дисциплинированном отношении к своим обязанностям каждого работника ощущалась особенно остро, ибо молодое социалистическое государство испытывало значительные трудности как экономического, так и военного и политического характера. Однако и после укрепления экономической основы и военно-политической мощи страны борьба с небрежностью, неряшливостью, беззаботностью, недисциплинированностью, пренебрежительным отношением к правилам поведения не переставала быть важной и актуальной. Негативное отношение к подобным проявлениям социальной безответственности в эти годы еще не выразилось в создание четкого понятия неосторожности и системы норм об ответственности за неосторожное причинение ущерба. Однако уже в Руководящих началах 1919 г., хотя и не давалось определения этой формы вины, но указывалось в статье о смягчающих и отягчающих наказание обстоятельствах на необходимость учета при назначении наказания, совершено ли деяние по легкомыслию, невежеству, запальчивости, небрежности или неосознанности. Таким образом, Руководящие начала заимствовали терминологию дореволюционного законодательства.

Отсутствие в Руководящих началах нормы, определяющей понятие и формы вины, объясняется тем, что при составлении Руководящих начал возобладала точка зрения, отождествлявшая принцип вины с теорией возмездия и воздаяния за вину классической школы буржуазного уголовного права<sup>62</sup>.

Законодательное определение неосторожности было впервые дано в УК РСФСР 1922 г.

Статья II УК 1922 г. определяла, что «наказанию подлежат лишь те, которые: а) действовали умышленно, т. е. предвидели по-

<sup>62</sup> Уголовное право. Общая часть. М., 1993. С. 32.

следствия своего деяния и их желали или же сознательно допускали их наступление; б) действовали неосторожно, т. е. легкомысленно надеялись предотвратить последствия своих действий или же не предвидели их, хотя и должны были предвидеть». Данная формулировка выдержала испытание временем и с небольшими изменениями вошла в Основы уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик 1958 г. и в последующее уголовное законодательство.

В УК 1922 г. была предусмотрена ответственность за неосторожное убийство (ст. 147) и неосторожные телесные повреждения (ст. 154). При этом ответственность дифференцировалась в зависимости от того, явились ли убийство и телесные повреждения результатом сознательного несоблюдения правил предосторожности, установленных законом или законными распоряжениями власти, или нет. Сознательное несоблюдение правил предосторожности признавалось в таких случаях квалифицирующим признаком этих преступлений. Всего в УК 1922 г. было 6 статей, предусматривающих ответственность за неосторожные деяния.

Образование СССР потребовало внесения изменений в уголовное законодательство, установление основ которого было отнесено согласно Договору об образовании СССР и Конституции СССР к ведению СССР. Принятые в 1924 г. во исполнение этих положений Основные начала уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик не внесли принципиальных изменений в определение неосторожной вины.

Принятый затем УК РСФСР 1926 г., сохранив данное УК 1922 г. понятие неосторожной вины, внес некоторые изменения в Особенную часть, увеличив количество статей о неосторожных преступлениях до 21<sup>63</sup>. Предусмотрев ответственность за неосторожные убийства (ст. 139) и телесные повреждения (ст. 145), УК РСФСР 1926 г. отказался от квалифицированных их видов, посчитав, что факт осознанного нарушения правил предосторожности при совершении неосторожных преступлений не влияет на степень опасности содеянного и, следовательно, не может являться квалифицирующим

---

<sup>63</sup> Следует отметить, что это число статей об ответственности за неосторожные преступления относится к годам, предшествующим принятию Основ УК 1958 г., а не ко времени принятия УК.

деяние признаком. В то же время из буквального смысла ст. 145 УК вытекало, что не всякое неосторожное телесное повреждение содержало состав преступления. Оно признавалось наказуемым лишь тогда, когда являлось последствием сознательного несоблюдения правил предосторожности, установленных законом или распоряжением власти. Если же лицо, причинившее телесные повреждения, не создавало, что им нарушаются указанные правила предосторожности, хотя оно должно было и могло предвидеть наступившие последствия, то это лицо не несло уголовной ответственности по ст. 145.

Таким образом, исходя из текста ст. 145 нельзя было привлечь к ответственности лиц, которые в результате грубой небрежности причинили телесные повреждения. Вследствие этого большинство теоретиков уголовного права признавали необходимым расширительно толковать ст. 145, считая, что она должна применяться не только при сознательном нарушении правил предосторожности, установленных законом или распоряжением власти, но и при несоблюдении общепринятых правил предосторожности, хотя и не предусмотренных в нормативных актах<sup>64</sup>. Подобное толкование ст. 145 являлось не только расширительным, но и противоречащим тексту закона.

Судебная практика по данному вопросу была непоследовательна. Одно время Верховный Суд СССР при рассмотрении конкретных дел исходил из буквального смысла ст. 145. Так, по делу К. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда СССР в своем определении указала, что «действия обвиняемого не могут квалифицироваться по ст. 145, если не установлено сознательное несоблюдение им правил предосторожности»<sup>65</sup>.

Позднее Верховный Суд СССР занял иную, противоположную этой, позицию и стал расширительно толковать ст. 145 УК. Действия виновных, причинивших по неосторожности телесные повреждения, квалифицировались Верховным Судом СССР по ст. 145 не

<sup>64</sup> Шаргородский М.Д. Ответственность за преступления против личности. Л., 1953. С. 64; Пионтковский А.А., Меньшагин В.Д. Курс советского уголовного права. Особенная часть. Т. I. М., 1955. С. 590.

<sup>65</sup> Сборник Постановлений Пленума и определений коллегий Верховного Суда СССР за 1938 г. и первое полугодие 1939 г. М., 1940. С. 122.

только тогда, когда ими были сознательно нарушены правила предосторожности, установленные законом или распоряжениями власти, но и тогда, когда имела место любая неосторожность со стороны виновных<sup>66</sup>.

До принятия норм о технических преступлениях причинение смерти либо телесных повреждений в результате нарушения правил движения транспортных средств квалифицировались по статьям о преступлениях против личности либо по иным статьям. Так, согласно п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. № 16/12/у, нарушение правил движения, допущенное водителями автотранспорта, не являющимися работниками автототранспорта, квалифицировалось как а) сознательное злостное нарушение правил движения (так называемое «лихачество», хулиганские побуждения, вождение в нетрезвом виде и т. д.), повлекшее за собой несчастные случаи с людьми (смерть или увечье потерпевшего) — соответственно как умышленное убийство или умышленное тяжкое телесное повреждение по ст. 136 или ст. 142 УК РСФСР; б) в тех случаях, когда смерть потерпевшего явилась результатом нарушения правил вождения, допущенного без указанныхотягчающих обстоятельств, вследствие неосторожности, такое нарушение подлежало квалификации как убийство по неосторожности по ст. 139 УК РСФСР; в) в остальных случаях нарушение правил движения, повлекшее за собой причинение каких-либо телесных повреждений или иные тяжкие последствия, должно квалифицироваться по ст. 75 УК РСФСР<sup>67</sup>. Статья 75 УК РСФСР 1926 г. предусматривала ответственность за нарушение установленных обязательными постановлениями правил порядка и безопасности движения, повлекшее за собой тяжкие последствия.

Следовательно, до принятия норм о технических преступлениях некоторые неосторожные деяния, связанные с сознательным нарушением правил движения, необоснованно квалифицировались как умышленные. В этих случаях определяющим форму вины являлось психическое отношение виновного не к последствию, а к деянию.

<sup>66</sup> Судебная практика Верховного Суда СССР. 1956. № 1. С. 12.

<sup>67</sup> УК РСФСР (с изменениями на 1 октября 1953 года). М., 1953. С. 92–94.

Необходимой четкости в определении понятия неосторожной вины в практике деятельности судов в этот период времени не было.

Принятие в 1958 г. Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик ознаменовало новый этап развития понятия неосторожной вины, так как были уточнены формулировки норм о формах вины и впервые в ст. 9 указывалось, что вина является основанием уголовной ответственности.

Принятый вслед за этим в 1960 г. Уголовный кодекс РСФСР не внес изменений в это понятие, указав в ст. 9, что «преступление признается совершенным по неосторожности, если лицо, его совершившее, предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своего действия или бездействия, но легкомысленно рассчитывало на их предотвращение либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть». Количество норм об ответственности за неосторожные деяния, по сравнению с УК 1922 г., значительно увеличилось. На момент принятия УК их было 24, а к 90-м годам увеличилось до 33. Этот процесс продолжался вплоть до принятия УК 1996 г.

Как видно из приведенного положения, два вида неосторожной вины определены достаточно четко. Однако закрепление этих двух видов неосторожности (самонадеянности и небрежности) впервые на законодательном уровне имело место лишь в принятых, но так и не вступивших в силу в связи с распадом СССР Основ уголовного законодательства Союза ССР и республик 1991 г.

Социально-политические и экономические процессы, происходящие в нашей стране с середины 80-х годов, поставили на повестку дня как одну из первоочередных задач — обновление уголовного законодательства. УК 1960 г., несмотря на то, что он был уже обновлен более чем на 2/3, не мог в полной мере соответствовать тем требованиям, которые предъявлялись уголовному законодательству в связи с осуществлением экономической, политической и правовой реформ.

Новый УК РФ, принятый в 1996 г. и вступивший в силу 1 января 1997 г., внес существенные изменения в определение неосторожной вины. Они заключаются в том, что, во-первых, регламентация неосторожной вины изложена в самостоятельной статье (26). Во-вторых, в законе

дается раздельное определение двух форм вины, названных легкомыслием и небрежностью. В-третьих, уточнены формулировки легкомыслия и небрежности и, наконец, в-четвертых, установлено, что деяние, совершенное только по неосторожности, признается преступлением лишь в том случае, когда это специально предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК (ч. 2 ст. 24).

## § 6. КЛАССИФИКАЦИЯ НЕОСТОРОЖНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Система Особенной части уголовного закона представляет собой «логически и научно обоснованное распределение совокупности норм, определяющих ответственность за отдельные преступления по определенным группам (главам, разделам) по признаку общности родового объекта, а также логически обоснованное расположение норм внутри каждой главы (раздела)»<sup>68</sup>.

Разработка четкой системы уголовно-правовых норм представляет для законодателя большие трудности. Российское законодательство придерживалось и придерживается объективного критерия систематизации. Этими критериями являются родовой и видовой объекты посягательства, т. е. «группа однородных общественных отношений (благ, интересов), нарушаемых близкими по своей сути преступными посягательствами»<sup>69</sup>.

В доктрине уголовного права делались попытки отойти от этого общепринятого критерия классификации норм Особенной части. Предлагалось объединить все неосторожные преступления в самостоятельную главу Особенной части УК «Неосторожные преступления», которая состояла бы из двух самостоятельных подразделов. Первый из них («Технические преступления») включал бы все нормы о преступлениях, связанных с использованием техники, в том числе и транспорта, второй — все нормы об иных неосторожных преступлениях («Иные неосторожные преступления»)<sup>70</sup>. Такое пред-

<sup>68</sup> Уголовное право России. Особенная часть. М., 1996. С. 6.

<sup>69</sup> Там же.

<sup>70</sup> См., напр.: *Дажель П.С.* Уголовная политика в сфере борьбы в неосторожностью // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. С. 3–13; *Нерсисян В.А.* Неосторожные преступления (Уголовная ответственность и наказуемость). С. 16.

ложение имеет определенные основания, так как всем неосторожным преступлениям присущи общие весьма специфические признаки субъективной стороны. Кроме того, неосторожные преступления отличаются от умышленных по характеру действий (бездействия) и характеристике личности виновного. Однако эти специфические черты неосторожных преступлений могут явиться основанием для выделения их в особую группу в теории уголовного права, но не в законе. Данное предложение не нашло сколько-нибудь серьезной поддержки в силу того, что система такого законодательного акта, как УК, не может строиться одновременно на нескольких критериях, поскольку в этом случае она не будет обладать научной строгостью и последовательностью.

В. А. Нерсисян также полагает, что при разработке новой классификации преступлений (т. е. при делении их на категории в зависимости от общественной опасности) все неосторожные преступления должны быть отнесены к отдельной самостоятельной категории. Но в таком случае законодатель должен будет либо разработать две разные классификации (для умышленных и неосторожных преступлений), либо поместить все неосторожные преступления в одну группу общей классификации, что уравнило бы все неосторожные преступления по степени их общественной опасности. В данной классификационной группе оказались бы преступления, значительно различающиеся по характеру и степени общественной опасности.

Та классификация преступлений, которая дается в ст. 15 УК 1996 г., сложилась не сразу. При разработке этого УК предлагались различные варианты. Так, в Проекте УК России 1992 г. неосторожные преступления были отнесены к двум группам. К преступлениям, не представляющим большой общественной опасности (уголовным проступкам), отнесены те неосторожные преступления, за которые законом предусмотрено наказание, не связанное с лишением свободы (ст. 9). К менее тяжким преступлениям — те неосторожные преступления, за которые законом предусмотрено наказание в виде лишения свободы на любой срок (ст. 10).

Проект УК России 1995 г. подразделял все преступления на категории (небольшой тяжести, средней тяжести, тяжкие, особо тяжкие, исключительной тяжести) без учета формы вины, а лишь в за-

висимости от максимального наказания, предусмотренного законом (ст. 15). При таком решении вопроса неосторожные преступления по степени опасности приравнивались к умышленным, что ни теоретически, ни практически не было обоснованно.

В УК 1996 г., на момент его принятия, неосторожные преступления в соответствии со ст. 15 были отнесены к 3 группам: 1) небольшой тяжести (наказание не превышает 2 лет лишения свободы); 2) средней тяжести (наказание не превышает 5 лет лишения свободы) и 3) тяжкие (наказание свыше 5 лет лишения свободы). В последнюю группу особо тяжких преступлений (наказание — свыше 10 лет лишения свободы или более строгое наказание) неосторожные преступления не вошли. Эта категоризация в доктрине уголовного права вызвала ряд замечаний в связи с тем, что в названных 3 классификационных группах неосторожные преступления по характеру и степени общественной опасности приравнивались к умышленным преступлениям, что не могло быть признано правильным. Это положение было исправлено Федеральным Законом (принят Государственной Думой 9 марта 2001 г.) «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР, Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации», согласно которому была изменена ст. 15 УК. В соответствии с этим законом все неосторожные преступления по степени общественной опасности относятся к 2 группам: 1) небольшой тяжести (до 2 лет лишения свободы) и 2) средней тяжести (все остальные). Из группы тяжких преступлений неосторожные деяния вполне обоснованно исключены.

Круг деяний, влекущих за собой уголовную ответственность при совершении их по неосторожности, определяется неодинаково в различных системах уголовного законодательства. Существуют две противоположные системы. По одной из них ответственность наступает как за умышленное, так и за неосторожное совершение общественно опасного деяния. Такое положение имело место в период действия УК 1960 г., в новом, вступившем в силу в 2001 г. УК Украины, в УК Белоруссии 1999 г., УК Латвии 1999 г. и некоторых других стран. В этих УК форма вины определена непосредственно в статьях

Особенной части. Например, довольно четко определяется форма вины в УК Белоруссии. Согласно ч. 1 ст. 157 «Заражение вирусом иммунодефицита человека» — «заведомое поставление другого лица в опасность заражения вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ-инфекцией)...» В этой части законодатель не оговаривает форму вины, однако указание на заведомость поставления в опасность уже свидетельствует о наличии умышленной вины. В ч. 2 законодатель уже уточняет форму вины: «Заражение другого лица по легкомыслию или с косвенным умыслом ВИЧ-инфекцией лицом, знавшим о наличии у него этой болезни...» Такие же действия, согласно ч. 3 ст. 157, признаются квалифицированным составом, если они совершены с прямым умыслом.

Согласно другой системе ответственность за неосторожность наступает лишь в случаях прямого и точного указания в законе. Ответственность не может иметь места, если в Особенной части УК не содержится специальной оговорки о том, что данное деяние наказуемо при совершении его по неосторожности. Такое положение было в российском дореволюционном Уголовном уложении 1903 г., в абзаце IV ст. 48 которого определялось: «Преступления наказываются при наличности вины умышленной, при наличности же вины неосторожной — только в случаях, особо законом указанных». По этому же пути пошло и законодательство многих зарубежных стран. Так, в ст. 12 УК Испании, принятом в 1995 г., говорится: «Действия или бездействия, совершенные по неосторожности, наказываются только в случаях, специально предусмотренных законом». § 15 УК ФРГ устанавливает, что «наказуемо только умышленное действие, если закон прямо не предусматривает наказание за неосторожное действие». В УК Швейцарии (ст. 18) и УК Швеции (ст. 2) отмечается, что если законом не установлено иное, то деяние должно рассматриваться как преступление, только когда оно совершено умышленно. Согласно УК Франции преступлениями признаются только умышленные деяния; неосторожные же деяния отнесены законодателем к неосторожным проступкам<sup>71</sup>. В ст. 38 УК Японии считается ненаказуемым «действие, совершенное при отсутствии умысла со-

<sup>71</sup> УК Франции относит к проступкам и некоторые умышленные деяния, но такие, которые имеют меньшую тяжесть.

вершить преступление; однако это не относится к случаям, когда закон содержит специальные положения».

В УК 1960 г., как уже отмечалось, специально не было закреплено ограничение ответственности за неосторожные деяния. В большинстве уголовно-правовых норм Особенной части не указывалась форма вины присущая конкретному преступлению, хотя целый ряд деяний предполагал только умышленную форму вины. С другой стороны, встречались и составы, субъективная сторона которых исключала умысел и выражалась лишь в неосторожности. Наконец, многие преступления могли быть совершены как умышленно, так и по неосторожности.

Отсутствие в Общей части ранее действовавшего УК какой-либо оговорки относительно границ ответственности за неосторожность давало возможность квалифицировать неосторожные деяния по статьям, в диспозициях которых не содержалось упоминания о неосторожной вине, что приводило порой к затруднениям в правоприменительной деятельности. Так, в результате проведенного М. Г. Угрехелидзе анкетного опроса из 100 работников-практиков (судей, прокуроров, адвокатов) на вопрос, можно ли совершить по неосторожности такое преступление, как заражение венерической болезнью, 52 ответили утвердительно, 46 отрицательно, 2 воздержались от ответа<sup>72</sup>.

Несомненным достоинством нового уголовного законодательства России является ограничение круга уголовно-наказуемых неосторожных деяний, что достигается требованием отнесения к числу неосторожных преступлений лишь таких деяний, субъективная сторона которых определена законодателем как неосторожная. В ч. 2 ст. 24 говорится: «Деяние, совершенное только по неосторожности признается преступлением лишь в том случае, когда это специально предусмотрено соответствующей статьей Особенной части настоящего кодекса».

Учитывая специфику конкретных неосторожных преступлений, в доктрине уголовного права и криминологии предлагаются такие классификации рассматриваемых деяний, в основу которых положена сфера деятельности. Подобная классификация помогает устано-

<sup>72</sup> Угрехелидзе М. Г. Проблема неосторожной вины в уголовном праве. Тбилиси, 1976. С. 17.

вить причины неосторожных преступлений и, следовательно, разработать меры, предупреждающие их совершение. Эта классификация важна и для правильной квалификации неосторожных преступлений, оценки неосторожного поведения и личности виновного, а в конечном счете и для назначения законного и справедливого наказания.

В юридической литературе предлагались различные варианты классификации указанных преступлений. По мнению П. С. Дагеля, неосторожные преступления можно разделить на две группы: 1) бытовые и 2) профессиональные. Бытовые неосторожные преступления, в свою очередь, подразделяются на два вида: а) преступления, совершенные вне сферы действия и без использования технических средств или других источников повышенной опасности, и б) преступления, совершенные в сфере действия или с использованием технических средств или других источников повышенной опасности. Профессиональные неосторожные преступления подразделяются на три вида: а) преступления, совершенные в сфере действия или с использованием технических средств или других источников повышенной опасности; б) преступления, совершенные в сфере чисто профессиональной деятельности; и в) преступления, совершенные в процессе исполнения должностных (управленческих) функций<sup>73</sup>.

Неосторожные преступления первого вида — наиболее многочисленная группа среди неосторожных преступлений. Они совершаются чаще всего в процессе профессиональной деятельности, однако, в силу насыщения быта людей техническими средствами, эти преступления могут совершаться и в быту. Лица, не связанные профессионально с использованием технических средств, зачастую попадают в сферу их действия, поэтому их неосторожное поведение может приводить к нарушению безопасной деятельности этих средств и в результате — к тяжелым последствиям (например, преступление, предусмотренное ст. 268 УК РФ). Поэтому преступления указанной группы могут совершать как лица, сами пользующиеся техническими средствами, так и лица, находящиеся в сфере их действия.

<sup>73</sup> Дагель П. С. Неосторожность: уголовно-правовые и криминологические проблемы. С. 17–20.

Некоторые авторы выделяют четыре группы неосторожных преступлений: 1) преступления, совершенные по неосторожности в быту (без использования технических средств); 2) преступления, совершенные в сфере взаимодействия человека с техникой; 3) преступления, совершенные по неосторожности в сфере профессиональной деятельности, не связанной с исполнением управленческих функций или с использованием технических средств; 4) преступления, совершенные по неосторожности в сфере осуществления должностных (управленческих) функций<sup>74</sup>.

Н. Ф. Кузнецова и Г. М. Миньковский предложили иную классификацию неосторожных преступлений в соответствии со сферами деятельности. Они полагают, что целесообразно выделять виды неосторожного преступного поведения, связанные с нарушением правил: 1) безопасности использования машин и механизмов в народном хозяйстве; производства работ, требующих особой осторожности; 2) безопасности эксплуатации транспортных средств; 3) безопасности при производстве и передаче энергии, транспортировке и хранении энергоносителей; 4) экологической безопасности; 5) медицинской безопасности; 6) бытовой безопасности; 7) безопасности исполнения должностных и профессиональных обязанностей, кроме предусмотренных выше случаев; 8) имущественной безопасности<sup>75</sup>.

Такая же в целом классификация видов неосторожного преступного поведения, связанного с нарушением правил, предлагается и в других учебниках криминологии<sup>76</sup>. Изложенная классификация является довольно детальной и учитывает как изменения, происходящие в обществе, так и тенденции развития законодательства. Однако столь детальная классификация представляет интерес в первую очередь для разработки профилактических мер, а следовательно, для такой отрасли, как криминология. С точки же зрения уголовного права и проблемы квалификации неосторожных преступлений классификация подобных преступлений должна иметь несколько иные критерии.

<sup>74</sup> Криминология: Учебник / Под ред. И. И. Карпеца, В. Е. Эминова. М., 1992. С. 250–251.

<sup>75</sup> Криминология. М., 1994. С. 354.

<sup>76</sup> См., напр.: Криминология. СПб., 1998. С. 454.

При рассмотрении неосторожных преступлений первую классификационную группу таких преступлений составляют неосторожные деяния, совершаемые в бытовой сфере. Эта группа преступлений далеко не самая многочисленная, однако именно эти преступления характеризуются наименьшей степенью общественной опасности, так как обычно совершаются путем нарушения неписаных, а установленных в обществе правил предосторожности. Большинство таких преступлений составляют преступления, предусмотренные ст. 109 (причинение смерти по неосторожности), 118 (причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью по неосторожности), ст. 168 (уничтожение или повреждение имущества по неосторожности) и др.

Вторую группу составляют преступления, которые представляют собой профессиональную неосторожность. УК 1960 г. по общему правилу не различает бытовую и профессиональную неосторожность, что в определенной мере ослабляло борьбу с профессиональной неосторожностью. УК 1996 г. учел это обстоятельство и усилил ответственность за профессиональную неосторожность, предусмотрев в ряде статей такой квалифицирующий признак, как ненадлежащее исполнение лицом своих профессиональных обязанностей, повлекшее за собой определенные общественно опасные последствия (например, ч. 2 ст. 109, ч. 2 ст. 118, ч. 4 ст. 122). Ответственность за неисполнение лицом своих профессиональных обязанностей предусмотрена в ряде случаев и в качестве самостоятельных составов преступлений, конструируя которые законодатель указал на неосторожное отношение к последствиям (ст. 124, 143, 249 и др.). В отличие от бытовой неосторожности профессиональная неосторожность обладает рядом специальных признаков. Это: 1) специфика сферы совершения — сферы профессиональной деятельности; 2) профессиональная неосторожность характеризуется повышенной степенью общественной опасности; 3) специфика объективных и субъективных признаков; 4) повышенная ответственность за профессиональную неосторожность.

В доктрине уголовного права предлагалось отнести к признакам субъекта профессиональной неосторожности, наряду с традиционными, и такие, как: 1) наличие у лица специальной подготовки;

2) профессиональную пригодность; 3) наделение лица конкретными обязанностями<sup>77</sup>.

Деление на профессиональную и бытовую неосторожность имеет наибольшее значение в отношении случаев небрежности. Объективными критериями последней являются предусмотрительность и навыки, выработанные в процессе определенной деятельности. Естественно, они более развиты у профессионалов, чем у любителей. При легкомыслии указанные категории субъектов также не в равной степени понимают опасность нарушения установленных правил.

В доктрине уголовного права было высказано мнение, согласно которому совершение неосторожного преступления при исполнении лицом своих профессиональных обязанностей (если аналогичной деятельностью могут заниматься и иные лица, а не только профессионалы, например управлять транспортными средствами) следует предусмотреть в Общей части УК в качестве отягчающего обстоятельства<sup>78</sup>.

Это предложение имеет определенные основания. Однако более предпочтительным представляется следующее решение рассматриваемого вопроса. В статьях, предусматривающих ответственность за неосторожное причинение вреда (или угрозу причинения), согласно которым субъект может быть как общим, так и специальным, недобросовестное отношение к своим обязанностям специального субъекта предлагалось отнести к числу квалифицирующих это деяние признаков: например, ст. 236 (нарушение санитарно-эпидемиологических правил), ст. 249 (нарушение ветеринарных правил и правил, установленных для борьбы с болезнями и вредителями растений), ч. 1 ст. 261 (уничтожение или повреждение лесов).

Сфера профессиональной неосторожности весьма многообразна и может быть разбита на подгруппы, например преступления, посягающие на экологическую безопасность, медицинскую безопасность, в области управленческой деятельности и т. п. В эту группу профессиональной неосторожности должны быть включены преступления,

---

<sup>77</sup> Непомнящая Т.В. Уголовная ответственность за профессиональную неосторожность. Автореф. канд. дис. Томск, 1995. С. 12–13.

<sup>78</sup> Нерсисян В.А. Некоторые проблемы неосторожной формы вины // Советское государство и право. 1989. № 3. С. 110–114.

предусмотренные, например, ст. 124, 218–220, 224, 225, 236, 246–248, 284, 293.

Самая многочисленная группа неосторожных преступлений — это преступления в сфере использования технических средств, в том числе источников повышенной опасности. Именно эти преступления составляют, по данным ученых, 3/4 всех неосторожных преступлений. В данную группу включаются преступления, ответственность за которые предусмотрена в гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» (ст. 263–271), а также нарушение правил об охране труда и безопасности работ (ст. 143, 215–217). Эти преступления представляют повышенную общественную опасность, так как именно при их совершении гибнет множество людей, причиняются увечья и колоссальный материальный ущерб. Поэтому в следующих разделах работы будут рассмотрены именно эти группы преступлений.

В качестве самостоятельной группы неосторожных преступлений могут быть выделены такие преступления против военной службы, как уничтожение или повреждение военного имущества по неосторожности (ст. 347), утрата военного имущества (ст. 348), нарушение правил обращения с оружием и предметами, представляющими повышенную опасность для окружающих (ст. 349), нарушение правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350), нарушение правил полетов или подготовки к ним (ст. 351) и нарушение правил кораблевождения (ст. 352). Однако эти преступления обычно не включаются в классификацию неосторожных преступлений, учитывая специфику их объекта и субъекта.

## Глава II

### ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

#### § 1. ПОНЯТИЕ И СИСТЕМА НОРМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Возрастание роли транспорта в условиях ускорения научно-технического прогресса, увеличение с каждым годом интенсивности и объема перевозок, ускоренная автоматизация индустриально развитых стран вызывают массу негативных факторов (гибель и травмы людей, колоссальный материальный ущерб, загрязнение атмосферы и пр.) и значительно повышают степень опасности недисциплинированности и безответственности, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям. Этот вывод подтверждается неблагоприятной динамикой и увеличением удельного веса транспортных преступлений в общей структуре преступности. Так, в 1998 г. на территории Российской Федерации было зарегистрировано 116 040 дорожно-транспортных происшествий, в которых погиб 14 841 чел. и получили ранения 127 182 чел., в том числе пострадало 24,7 тыс. детей и подростков в возрасте до 16 лет. В 1999 г. соответствующие показатели составили 159 823 происшествия, 29 718 погибших и 182 183 получивших ранения, в том числе пострадало 23,7 тыс. несовершеннолетних<sup>1</sup>. По данным Всемирной организации здраво-

---

<sup>1</sup> Преступность и правонарушения. 1998. Стат. сб., М., 1999. С. 132, 133; Преступность и правонарушения. 1999. Стат. сб., М., 2000. С. 131, 132.

охранения число жертв транспортных правонарушений ежегодно увеличивается.

Специфика рассматриваемых преступлений, обусловившая выделение норм об ответственности за эти преступления в самостоятельную главу, заключается в том, что они совершаются при непосредственном использовании или соприкосновении с источниками повышенной опасности, при обращении с которыми требуется точное и неуклонное соблюдение всех правил, обеспечивающих безопасность их функционирования.

В теории уголовного права преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспорта, получили наименование «транспортные преступления». Однако разработчики нового УК пришли к выводу, что такое название главы как бы презюмирует наличие некоего преступного компонента, присущего транспорту в процессе его функционирования. К тому же некоторые ученые полагали, что название главы «Транспортные преступления» не отражает в полной мере специфики этих преступлений и дает основания относить к данной группе преступлений любые деяния, так или иначе связанные с транспортными средствами, например угон транспортного средства, использование служебной автомашины в личных, корыстных целях и пр.

Заголовок гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» УК 1996 г. представляется более удачным, так как раскрывает содержание видового объекта, который определяет место группы преступлений в системе Особенной части УК, а также показывает их специфику и ограничивает круг статей этой главы только такими, которые предусматривают ответственность именно за посягательства на безопасность функционирования транспорта<sup>2</sup>.

Преступления, относящиеся к числу транспортных, характеризуются определенными общими объективными и субъективными признаками. В первую очередь это *видовой объект* рассматриваемой группы преступлений. Таковыми является безопасность движения и эксплуатации любого вида транспорта как подсистема родового

<sup>2</sup> Вместе с тем представляется целесообразным сохранение в теории термина «Транспортные преступления» как более компактного.

объекта раздела IX УК — общественной безопасности. Общественная безопасность в широком смысле слова является родовым понятием нескольких групп общественных отношений, посягательства на которые предусмотрены гл. 24–28 УК.

*С объективной стороны* преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, заключаются в нарушении установленных правил и требований, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта. Поэтому диспозиции статей, предусматривающих ответственность за рассматриваемые преступления, являются бланкетными, т. е. отсылающими к другим законам или иным нормативным актам другой отрасли права. Так, бланкетная диспозиция ст. 264 отсылает к Правилам дорожного движения. Сами эти правила в уголовном законе не расшифровываются. Их нарушение при отсутствии предусмотренных в ст. 264 последствий является административным правонарушением.

Подавляющее большинство транспортных преступлений может быть совершено как путем действия, так и путем бездействия. Исключение составляет приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267), которое может быть совершено лишь путем действия, и оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265), а равно неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270), которые осуществляются только путем бездействия.

Составы большинства преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта, сконструированы законодателем как материальные составы (исключение составляют ст. 265, 270 и 271), что предполагает наличие общественно опасных последствий. Во всех этих преступлениях такими последствиями являются причинение смерти, тяжкого или средней тяжести вреда здоровью личности<sup>3</sup> или, в некоторых случаях крупного материального ущерба. Нарушения правил, повлекшие за собой легкий вред здоровью или незначительный материальный ущерб, рассматрива-

---

<sup>3</sup> Оценка степени вреда, причиненного здоровью, в этих случаях производится на основании Правил судебно-медицинской экспертизы тяжести вреда здоровью, согласованных с Генеральной прокуратурой РФ, Верховным Судом РФ, МВД РФ, утвержденным приказом Минздрава РФ № 407 от 10 декабря 1996 г.

ются в административном, дисциплинарном или гражданско-правовом порядке.

Ответственность за транспортное преступление возможна лишь при условии, что наступившие последствия находятся в причинной связи с допущенным нарушением конкретного правила, обеспечивающего безопасное функционирование транспорта. Поэтому вопрос о причинной связи должен обсуждаться только после установления факта нарушения соответствующих правил, обеспечивающих безопасное функционирование (движение и эксплуатацию) транспорта, и выяснения объема и характера наступивших вредных последствий, которые зачастую являются результатом сложного взаимодействия целого ряда причин и условий. Такими причинами и условиями могут быть неправомерные действия (бездействие) водителей других транспортных средств, неосторожное поведение иных участников движения, особенности дороги и погоды, техническое состояние транспортных средств, средств сигнализации и т. д.

Если вредные последствия явятся результатом совместных действий нескольких лиц, то и эти лица могут быть привлечены к ответственности по различным статьям Уголовного кодекса, при наличии в их действиях (бездействии) признаков конкретного состава преступления.

Неправильное установление причинной связи — одна из наиболее распространенных ошибок<sup>4</sup> в судебной практике при рассмотрении дел данной категории. Так, водитель К. на автомобиле «Скорая помощь» с неисправными тормозами выехал по вызову к больному. Проезжая по улице, он увидел велосипедиста, дал звуковой сигнал и стал объезжать его с левой стороны по ходу движения с соблюдением правил обгона. В этот момент велосипедист неожиданно повернул влево, ударился о переднюю часть автомобиля и от полученной травмы скончался. К. был привлечен к ответственности за нарушение правил безопасности движения, повлекшее за собой смерть потерпевшего. Однако суд вполне обоснованно оправдал К., указав, что нарушение Правил дорожного движения (езда с неисправными

---

<sup>4</sup> Ошибки при квалификации транспортных преступлений, обусловленные неправильным установлением развития причинной связи, составляют до 1/3 отмененных и измененных приговоров по дорожно-транспортным преступлениям.

тормозами) не явилось причиной наступившего последствия (смерть велосипедиста), так как потерпевший сам нарушил правило дорожного движения. Следовательно, в данном случае отсутствовала причинная связь между нарушением и последствием.

При совершении рассматриваемых преступлений можно выделить несколько этапов развития причинной связи:

1. Вследствие нарушения правил, обеспечивающих безопасность функционирования транспорта, создается реальная опасность наступления общественно опасных последствий.

2. В этой аварийной ситуации, субъект, приняв меры предосторожности, еще может предотвратить такие последствия.

3. Транспортное средство, в результате непринятия или недостаточного принятия таких мер, полностью выходит из-под контроля субъекта, исключая возможность предотвращения им общественно опасных последствий.

При бездействии причинная связь в транспортных преступлениях характеризуется некоторыми особенностями:

- 1) на субъекта возложена обязанность выполнения определенных, предписанных законом правил предосторожности;

- 2) у субъекта имелась возможность выполнить эти правила;

- 3) их выполнение предотвратило бы наступление вредных последствий;

- 4) субъект не выполняет или выполняет не в полном объеме правила предосторожности, что приводит к причинению вреда правоохраняемым интересам<sup>5</sup>.

С субъективной стороны все преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта (за исключением преступлений, предусмотренных ст. 265, 267, 270 и 271), являются неосторожными, что специально подчеркнуто законодателем указанием на неосторожное причинение последствий, перечисленных в диспозициях соответствующих статей. Неосторожная вина при этом может быть как в виде легкомыслия, когда субъект, предвидя насту-

---

<sup>5</sup> Подробнее о развитии причинной связи см.: Дагель П. С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М. 1977; Нерсесян В. А. Особенности установления причинной связи в составах преступлений, совершенных по неосторожности // Уголовное право. 2000. № 3. С. 31–34.

пление общественно опасных последствий своих действий или бездействия, без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение, так и в виде небрежности, когда субъект не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий своих действий или бездействия, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог их предвидеть (ст. 26).

*Субъектом* рассматриваемых преступлений может быть физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста<sup>6</sup>. Однако в большинстве статей законодатель предусматривает некоторые специальные признаки, что дает основание говорить о специальном субъекте некоторых транспортных преступлений (например, ст. 263, 264, 266, 270, 271). Так, субъектом преступления, предусмотренного ст. 263, может быть только лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта.

Подводя итог изложенному, можно сказать, что преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортные преступления) — это *предусмотренные Уголовным кодексом общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на безопасное функционирование транспорта, в результате чего наступают указанные в законе последствия*. В доктрине уголовного права в основном даются подобные определения. Однако некоторые авторы включают в него такие признаки, как вина и противоправность<sup>7</sup>. Представляется, что признак «противоправность» может быть включен в определение, но тогда должны быть исключены слова «предусмотренные Уголовным кодексом». Указание же на то, что это — виновное деяние представляется излишним, так как в статьях Особенной части УК вина презюмируется.

В доктрине уголовного права предлагаются и более развернутые определения транспортных преступлений. Например: «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта

<sup>6</sup> Исключение составляет ст. 267.

<sup>7</sup> Чучаев А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ульяновск, 1997. С. 16.

представляют собой предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на общественные отношения по поводу обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе движения и эксплуатации морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта»<sup>8</sup>. Однако представляется, что определять рассматриваемые преступления как деяния, «посягающие на...», не отражает в полной мере конструкцию этих преступлений, которые в подавляющем большинстве сконструированы по типу материальных составов преступлений и, следовательно, в их определение должен быть включен и такой признак, как причинение последствий. Излишним представляется и перечисление в определении видов транспорта, так как в этом случае надо назвать городской электротранспорт, который автомобильным транспортом не является, а равно самоходные машины.

Согласно другому определению преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта — это «предусмотренное уголовным законом виновно совершаемое общественно опасное деяние, нарушающее ограниченные сферой функционирования транспорта общественные отношения, обеспечивающие состояние безопасности (защищенности) от причинения ущерба жизни и здоровью личности либо имущества собственника или его законного владельца»<sup>9</sup>.

В данном определении, так же как и в предыдущем, не учитывается конструкция составов основных транспортных преступлений. Эти деяния не просто нарушают общественные отношения (этот признак присущ всем преступлениям), а причиняют (а если иметь в виду и ст. 271, то и ставят под угрозу причинения) определенные общественно опасные последствия.

Посягательства на безопасное функционирование транспорта при отсутствии указанных в уголовном законе последствий могут

---

<sup>8</sup> Уголовное право России. Особенная часть / Под ред. проф. А. И. Рапога. М., 1996. С. 310–311.

<sup>9</sup> Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть / Под ред. заслуженного юриста РФ, проф. Б. В. Здравомыслова. М., 1999. С. 332; Чучаев А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ульяновск, 1997. С. 16.

влечет за собой административную, дисциплинарную и материальную ответственность. Так, нарушение Правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью, влечет за собой ответственность по ч. 1 ст. 264 УК. Нарушение таких же правил, не повлекшее указанных последствий либо повлекшее причинение легкого вреда здоровью, а равно материальный ущерб, признается административным правонарушением.

Как уже отмечалось, гл. 27 содержит 9 статей. Преступления, ответственность за которые предусмотрена в этих статьях, в учебной литературе принято подразделять на две группы. Это, во-первых, преступления, непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации в процессе движения транспорта, и, во-вторых, иные преступления в сфере функционирования транспорта.<sup>10</sup>

К преступлениям первой группы относятся: 1) нарушение правил безопасности и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта (ст. 263); 2) нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264); 3) оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265); 4) нарушение правил международных полетов (ст. 271). Преступления второй группы составляют: 1) недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266)<sup>11</sup>; 2) приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267); 3) нарушение правил, обеспечиваю-

<sup>10</sup> Несколько иная классификация предлагается в одном из учебников: 1) деяния, нарушающие безопасность пользования транспортными средствами и 2) деяния, не нарушающие безопасность пользования транспортными средствами (Уголовное право. Особенная часть. М., НОРМА-ИНФРА-М. 1998. С. 533, 545). Однако такая классификация противоречит, по нашему мнению, названию главы, содержащей анализируемые статьи, поскольку безопасность движения является понятием более широким, чем безопасность пользования транспортными средствами.

<sup>11</sup> Некоторые авторы относят это преступление к первой группе. Основанием отнесения нами этого преступления ко второй группе является то, что, во-первых, ремонт, о котором говорится в ст. 266, осуществляется не в процессе движения, а стационарно; во-вторых, выпуск в эксплуатацию так же нельзя относить к процессу движения, так как он ограничивается лишь дачей разрешения на поездку. Движение же осуществляется водителем, который и привлекается к ответственности при условии, что он знал о неисправности транспортного средства, если эта неисправность и явилась причиной аварии.

щих безопасную работу транспорта (ст. 268)<sup>12</sup>; 4) нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269); неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270).<sup>13</sup>

Иную классификацию предлагает А. Чучаев. Это — 1) деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта (ст. 263, 264, 266–269); 2) иные преступления в сфере функционирования транспорта (ст. 265, 270, 271).<sup>14</sup>

Выделение норм о транспортных преступлениях в самостоятельную главу, уточнение объективных признаков этих норм и определенная их унификация, являются несомненным достоинством Уголовного кодекса 1996 г.

Однако в отношении системы норм об ответственности за преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, в доктрине уголовного права делались некоторые замечания. Так, отмечалось, что оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 264), а также неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270) не посягают на безопасность движения и эксплуатации транспорта, следовательно, посягают на другой объект, — на личность. Нарушение правил международных полетов также не посягает на безопасность движения и эксплуатации воздушного транспорта, поскольку такие посягательства предусмотрены специальной нормой — ст. 263. Наконец, включение в рассматриваемую главу ст. 269 (нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистрального трубопровода) носит в некотором смысле условный характер.<sup>15</sup>

Приведенное выше мнение в определенной мере обоснованно. Однако детальный анализ этих положений целесообразнее сделать

---

<sup>12</sup> Отнесение этого преступления ко второй группе, вопреки мнению авторов одного из учебников (Уголовное право. Особенная часть. М., 1998. С. 515), обусловлено тем, что субъектом данного преступления не являются лица, управляющие каким-либо из числа перечисленных в ст. 263 и 264 видов транспорта.

<sup>13</sup> Хотя в данном случае речь и идет о движении водного транспорта (судна), однако это движение не создает угрозу безопасности движения и эксплуатации судна и поэтому не может быть отнесено к первой группе.

<sup>14</sup> Чучаев А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. С. 20.

<sup>15</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 533.

при рассмотрении тех конкретных составов, которые были упомянуты. Вместе с тем представляется, что система преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, могла бы быть дополнена статьями о деяниях, также посягающих на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств. Например, ответственность лиц, отвечающих за состояние дорог, в случаях, когда их неудовлетворительное состояние привело к тяжким последствиям<sup>16</sup>. Так неудовлетворительное состояние улиц и дорог явилось в 1998 г. причиной 17 973 дорожно-транспортного происшествия (11,2%), что намного больше, чем количество аварий из-за технической неисправности транспорта (2,8%)<sup>17</sup>.

Положительным примером такого решения является УК Узбекистана, содержащая ст. 269, охраняющую дороги от различного рода повреждений и неудовлетворительного состояния: «Нарушение правил пользования автомобильными дорогами и их охраны, то есть прокладка, ремонт без соответствующего разрешения подземных или наземных коммуникаций на автомобильных дорогах и в полосе их отвода, несоблюдение установленных условий и сроков выполнения этих работ, самоуправное возведение дорог, ограждений, шлагбаумов или иных сооружений, складирование на дорогах материалов и других предметов, разрушения дорожного полотна, повлекшие...» Аналогичная статья содержится также в УК Кыргызстана (ст. 287). В УК Белоруссии тоже предусмотрена ответственность за нарушение правил содержания автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений (ст. 319). В ст. 382 УК Испании предусмотрена ответственность за установку на дороге неожиданного препятствия, разлив скользких или легковоспламеняющихся веществ, перемещение или повреждение дорожных знаков и пр.

Установление ответственности за неудовлетворительное состояние дорог представляется необходимым, ибо количество дорожно-транспортных происшествий из-за неудовлетворительного состояния дорог обнаруживает довольно устойчивую тенденцию роста. Так, если в 1995 г. неудовлетворительное состояние улиц и дорог явились

<sup>16</sup> Ответственность за ненадлежащее состояние дорог, мостов, переправ предусматривалась в Уложении о наказании и Уголовном уложении.

<sup>17</sup> Преступность и правонарушения (1994–1998). Стат. сб. М., 1999. С. 135.

причиной 20 431 (12,2%) дорожно-транспортного происшествия<sup>18</sup>, то в 1997 г. этот показатель составил уже 15,4% (по сравнению с 1996 г. увеличение на 36,5%)<sup>19</sup>.

Ответственность за посягательство на безопасность движения и эксплуатацию транспорта предусмотрена УК большинства зарубежных стран. В некоторых странах статьи об ответственности за транспортные преступления сконцентрированы в отдельных главах. Например, в Польше гл. XXI «Преступления против безопасности движения»; в УК Белоруссии гл. 28 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»; в УК Украины раздел XI «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»; в УК Болгарии гл. 11 раздел II «Преступления на транспорте и других путях сообщения»; в УК Латвии гл. XXI «Преступные деяния против безопасности движения»; в УК Швейцарии раздел 9 «Преступления или проступки против общественного транспорта»; в УК Испании гл. IV «О преступлениях против безопасности на транспорте». Аналогичные главы есть в УК Кыргызстана, Казахстана, Туркмении, Узбекистана, Азербайджана и других стран.

В некоторых странах статьи об ответственности за транспортные преступления включены в систему преступлений, посягающих на общественную безопасность. Так, в УК ФРГ рассматриваемые преступления помещены в раздел 28 «Общепасные преступные деяния»; в УК Дании — в гл. 20 «Преступления, вызывающие опасность для общества»; в УК Эстонии — в гл. 11 «Преступления против общественного порядка и общественной безопасности». В других странах ответственность за рассматриваемые преступления регулируется самостоятельным законодательным актом, действующим наряду с УК и другими уголовными законами, как, например, во Франции<sup>20</sup>.

Сравнительный анализ системы и норм об ответственности за транспортные преступления по российскому и зарубежному уголовному законодательству позволяет сделать следующие выводы:

<sup>18</sup> Преступность и правонарушения (1991–1995). Стат. сб. М., 1996. С. 162.

<sup>19</sup> Преступность и правонарушения 1997. Стат. сб. М., 1998. С. 134.

<sup>20</sup> В Дорожном кодексе Франции предусмотрена не только уголовная, но и административная и другие виды ответственности за нарушение безопасности движения и эксплуатации транспорта.

1) отдельные преступления, ответственность за которые предусмотрена в ряде зарубежных УК, в российском УК в настоящее время декриминализована;

2) некоторые деяния, относимые ранее в теории уголовного права, а в отдельных зарубежных кодексах и сейчас к числу транспортных преступлений, помещены законодателем в УК РФ в иные главы;

3) системы преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта, весьма значительно различаются как по объему, так и по конструкции конкретных норм.

С принятием УК 1996 г. декриминализованы такие преступления, как допуск к управлению транспортным средством водителей, находящихся в состоянии опьянения (ст. 211<sup>3</sup> УК 1960 г.); самовольная без надобности остановка поезда (ст. 213<sup>1</sup> УК 1960 г.); неоказание помощи при столкновении судов или несообщение названия судна (ст. 204 УК 1960 г.).

Управление транспортным средством в состоянии опьянения является весьма распространенным деянием и значительно повышают степень опасности как транспортных преступлений, так и личности виновного. Именно поэтому состояние опьянения при нарушении правил безопасности движения в доктрине уголовного права, как уже отмечалось, неоднократно предлагалось считать отягчающим это деяние признаком. Это мнение подтверждается и практикой: каждое пятое (19,8%) дорожно-транспортное происшествие связано с управлением транспортными средствами водителями в состоянии опьянения. Так, количество таких происшествий в Республике Татарстан и Еврейской автономной области возросло в 1998 г. соответственно на 28,3 и 28,2%<sup>21</sup>.

Ответственность за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, предусмотрена в настоящее время УК Узбекистана, Кыргызстана, Казахстана. Например, в ст. 261 УК Узбекистана говорится: «Допуск к управлению железнодорожным, морским, речным, воздушным, автомобильным или иным транспортным средством лица, находящегося под влиянием алкогольного или под воздействием наркотических средств, пси-

<sup>21</sup> Преступность и правонарушения (1994–1998). Стат. сб. М., 1999. С. 134.

хотропных или других веществ, влияющих на интеллектуально-волевую деятельность, совершенный лицом, ответственным за эксплуатацию такого транспортного средства, повлекший тяжкое телесное повреждение либо смерть человека...»

В УК других зарубежных стран более полно отражена специфика транспортных преступлений, обусловленная состоянием опьянения. Так, в УК ФРГ согласно § 316 предусмотрена ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения (имеется в виду как алкогольное опьянение, так и действие иных одурманивающих веществ); в ст. 180 УК Польши — за выполнение работ, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения, механических средств передвижения в состоянии опьянения или под воздействием одурманивающих веществ; в ст. 379 УК Испании — за управление автомобилем или мотоциклом лицом, находящимся под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно алкогольных напитков; в ст. 343-б УК Болгарии наказание зависит от того, управлял ли водитель транспортным средством в состоянии опьянения при концентрации алкоголя в крови свыше 1,2 на тысячу единиц или при концентрации алкоголя в крови свыше 0,5 на тысячу единиц, или он управлял транспортным средством после употребления наркотических веществ или их аналогов.

Вместе с установлением ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения в УК ряда стран (например, ст. 179 УК Польши; ст. 262 УК Латвии) уголовно-наказуемым признается и допуск к управлению лица, находящегося в состоянии опьянения.

Таким образом, в уголовном законодательстве многих стран нашла воплощение высказанная в российской доктрине уголовного права мысль о необходимости, учитывая специфику рассматриваемых преступлений и условия российской действительности, учета состояния опьянения как квалифицирующего признака дорожно-транспортных преступлений.

Другим составом преступления, декриминализированным УК 1996 г., является самовольная без надобности остановка поезда стопкраном. Подобные действия в настоящее время рассматриваются как

административные правонарушения. Однако в УК некоторых стран такая норма сохранилась. Так, в УК Белоруссии (ст. 312), УК Украины (ст. 283), УК Таджикистана (ст. 219), УК Казахстана (ст. 301), в УК Латвии (ст. 259) и других предусмотрена ответственность за самовольную без надобности (без крайней необходимости — УК Украины) остановку поезда стоп-краном путем разъединения воздушной тормозной магистрали или иным способом, если это повлекло за собой тяжкие последствия. Статья 213<sup>1</sup> УК 1960 г. предусматривала ответственность за это преступление при наличии такого последствия, как нарушение нормального движения поездов. Упомянутые выше УК зарубежных стран ограничивают данный состав преступления следующими последствиями; смерть человека, причинение тяжкого или менее тяжкого вреда здоровью, ущерб в особо крупном размере (УК Белоруссии), угроза гибели людей, иные тяжкие последствия, вред здоровью (УК Украины) и пр.

В первоначальной редакции УК 1960 г. такой состав преступления отсутствовал. Однако в 1965 г. УК был дополнен ст. 213<sup>1</sup>, предусматривающий ответственность за это преступление. В УК 1996 г. в систему транспортных преступлений данное деяние в качестве самостоятельного состава включено не было, так как оно является нарушением правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, и при наличии определенных последствий может влечь за собой ответственность по ст. 268 УК РФ.

В УК некоторых стран самовольная остановка поезда рассматривается в рамках общих составов преступлений, заключающихся в нарушении движения железнодорожного транспорта (ст. 238 УК Швейцарии) или в создании опасности катастрофы, угрожающей жизни, здоровью многих людей или имуществу (§ 1 ст. 173 УК Польши) и пр.

Наконец, неоказание помощи при столкновении судов или несообщение названия судна (ст. 204 УК 1960 г.). Эта статья была включена в УК 1960 г. на основании Брюссельских конвенций 1910 г. Новым УК это деяние было декриминализировано, так как столкновение судов рассматривается обычно как нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, несообщение же названия судна влечет за собой по общему правилу дисципли-

линарную ответственность. УК Украины, однако, сохранил ответственность за несообщение капитаном названия своего судна при столкновении судов (ст. 285).

В теории уголовного права до принятия УК 1996 г. к числу транспортных преступлений довольно стабильно относили угон транспортных средств (ст. 212<sup>1</sup>), указывая при этом, что объектом угона является «безопасность движения механического транспорта»<sup>22</sup>. Неправильное определение объекта этого преступления обусловило отнесение его к группе транспортных. В УК 1996 г. данный состав преступления озаглавлен более точно: «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения» (ст. 166) и вполне обоснованно отнесен к группе преступлений против собственности по признаку видового объекта, каковым являются отношения собственности, так как владелец транспортного средства лишается возможности на определенное время использовать это средство по своему усмотрению. При кажущейся бесспорности данного вопроса некоторые зарубежные УК отнесли, однако, это деяние к числу транспортных преступлений. Например, УК Украины в числе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта предусмотрена также ответственность за «Незаконное завладение транспортным средством с какой-либо целью» (ст. 289). Очевидно, это означает и с целью хищения. В ч. 2 и 3 этой статьи предусмотрены квалифицирующие и особо квалифицирующие данное преступление признаки. В ч. 4 сформулированы основания освобождения от уголовной ответственности за эти преступления, а в примечаниях 1 и 2 даются соответственно разъяснения понятия незаконного завладения транспортным средством и понятия повторности как квалифицирующего это деяние признака. УК Белоруссии, отнеся угон автодорожного транспортного средства или маломерного водного судна к числу преступлений против собственности (ст. 214), в систему транспортных преступлений включил угон либо захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна (ст. 311); ответственность за последнее преступление предусмотрена и в УК Узбекистана (ст. 264), не

<sup>22</sup> См., напр.: Советское уголовное право. Особенная часть. М., 1975. С. 410.

предусмотрена при этом ответственность за угон автотранспортных средств.

В ряде стран такие преступления также считаются посягающими на общественную безопасность; например § 1 ст. 166 УК Польши (кто, применяя обман либо насилие к лицу или угрозу непосредственного применения такого насилия, берет под свой контроль водное или воздушное судно), § 316-с (нападение на воздушный или речной транспорт) УК Германии и др.

УК РФ, исключая угон транспортных средств (независимо от вида транспортного средства) из числа преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта, отнес угон (по формулировке УК РФ — завладение) автомобиля или иного транспортного средства к числу преступлений против собственности (ст. 166), а угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211) — к числу преступлений против общественной безопасности. Такое решение вопроса законодателем, на наш взгляд, и теоретически и практически оправданно, учитывая характер и степень общественной опасности этих деяний, а также специфику объекта, на который они посягают<sup>23</sup>.

## **§ 2. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

В дореволюционном Российском законодательстве имелись отдельные нормы об ответственности за некоторые транспортные преступления. Такие нормы были, в частности в Уголовном уложении 1903 г., которое в этой части в силу не вступило. Незаработанность норм о транспортных преступлениях в дореволюционный период объясняется отчасти тем, что появление и развитие таких видов

---

<sup>23</sup> Об отсутствии посягательства на безопасность движения транспортного средства свидетельствуют и проводимые учеными исследования, согласно которым 47% угонщиков водители-профессионалы, 37% — водители-любители и лишь 16% не имели водительского удостоверения на управление транспортным средством (*Шайбозян Л.Г.* Уголовная ответственность за угон транспортного средства. Ташкент, 1997).

транспорта как железнодорожный, водный и особенно воздушный, происходило лишь в конце XIX — начале XX в. Так, воздушный транспорт впервые появился в государствах Европы и Америки только в XX в. после первой мировой войны. Несколько раньше появился железнодорожный<sup>24</sup> и водный транспорт. Поэтому в Уголовном уложении содержался ряд норм, обеспечивающих в первую очередь безопасность движения железнодорожного и водного (морского и речного) транспорта.

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

В другой статье (558) предусматривалась ответственность за нарушение безопасности железнодорожного движения или плавания, что могло выражаться в повреждении железнодорожных путей или подвижного состава железных дорог, а также пароходов и морских судов. В этой же статье предусматривалась ответственность за повреждение «предостерегательных знаков, установленных для безопасности железнодорожного движения или судоходства...». Более суровая ответственность предусматривалась ст. 558 в случаях, когда имели место такие последствия, как крушение железнодорожного транспорта, парохода и морского судна.

В Уголовном уложении содержались и другие нормы, обеспечивающие безопасность функционирования железнодорожного и водного (морского и речного) транспорта. Наиболее суровая ответственность предусматривалась для лиц, нарушавших установленные правила безопасности с целью вызвать крушение какого-либо из названных видов транспорта.

Советское государство с первых дней своего существования начинает решительную борьбу с организаторами и участниками

---

<sup>24</sup> В России первая железная дорога общего пользования открылась в 1837 г. между Петербургом и Павловском (27 км).

контрреволюционных выступлений, саботажем, разбоями, погромами и пр. В этих условиях, учитывая обстановку хозяйственной разрухи и тяжелого экономического положения, борьбе с транспортными преступлениями уделялось внимание только в плане борьбы с саботажем и вредительством. В первую очередь нуждался в охране железнодорожный транспорт, так как крушения на железной дороге причиняли существенный ущерб молодому государству в экономическом плане. Поэтому уже 10 октября 1919 г. Совет рабочей и крестьянской обороны принимает Постановление, согласно которому разрешалось в надлежащих случаях расстреливать на месте лиц «за злоумышленное разрушение железнодорожных сооружений», т. е. за действия, создающие угрозу безопасности движения железнодорожного транспорта<sup>25</sup>.

Декретом СНК РСФСР от 5 сентября 1921 г. «О преступлениях и проступках, совершенных на судах, плавающих под Российским Флагом» предусматривалась ответственность за небрежное отношение к своим служебным обязанностям работников водного транспорта во время плавания. В УК 1922 г. в ст. 218 предусматривалась ответственность за нарушение правил и порядка на железнодорожном и водном транспорте. Субъектом в этих случаях могло быть любое лицо, нарушившее порядок. Разрушение и повреждение сооружений, путей и пр., в зависимости от содержания умысла, рассматривалось как диверсия, бандитизм, саботаж, массовые беспорядки и т. д. Уже в следующем 1923 г. соответствующие статьи дополняются указанием и на воздушные пути. Таким образом, данные нормы положили начало формированию уголовного законодательства о транспортных преступлениях.

Ответственность за преступные посягательства на безопасность движения железнодорожного, водного и воздушного транспорта предусматривалась в различных главах УК, что определялось спецификой субъективной стороны и субъекта. Так, при наличии контрреволюционной цели посягательство на безопасность движения железнодорожного, водного или воздушного транспорта квалифицировалось как контрреволюционное преступление и было преду-

<sup>25</sup> В 1921 г. был опубликован Декрет СНК «Об установлении порядка надзора за использованием пассажирскими поездами» (СУ РСФСР. 1921. № 64. Ст. 474).

смотрено в соответствующей главе. Аналогичные действия, совершенные без контрреволюционной цели, были отнесены к преступлениям против порядка управления (например, совершенные при массовых беспорядках). В некоторых случаях преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспорта, законодатель относил к имущественным преступлениям.

УК 1926 г. также содержал ряд норм, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспорта. Например, в ст. 75 предусматривалась ответственность за нарушение правил безопасности на железнодорожном транспорте. Однако отдельных норм об ответственности за автотранспортные преступления в этом УК еще не было. В 1929 г. в УК была введена статья, предусматривающая ответственность за разрушения и повреждения железнодорожного и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегающих знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна.<sup>26</sup>

23 января 1931 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта», в соответствии с которым в УК была включена ст. 59-3в.<sup>27</sup> Согласно этой статье к числу уголовно наказуемых деяний были отнесены нарушения работником транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т. п.), если эти нарушения повлекли или могли повлечь за собой повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми, несвоевременную отправку поездов и судов, скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и другие действия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных правилством планов перевозок или угрозу правильности или безопасности движения. Это деяние законодатель отнес к группе государственных, подгруппе контрреволюционных преступлений.

---

<sup>26</sup> Эта статья была введена на основании Постановления ЦИК и СНК СССР от 13 марта 1921 г. «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями» (Сб. документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР 1917-1952 гг.). М., 1953. С. 243.

<sup>27</sup> СЗ СССР. 1931. № 4. Ст. 44.

Верховный Суд СССР в своих Постановлениях Пленума от 26 мая 1932 г. и от 19 декабря 1936 г. ориентировал судебные органы на применение ст. 59-3в в отношении работников любого вида транспорта, совершивших указанные выше деяния, не исключая при этом и квалификацию преступных нарушений правил движения на автотранспорте.

Впоследствии УК 1926 г. дополнялся и иными нормами, например о нарушении работниками гражданской авиации своих служебных обязанностей, если это повлекло или могло повлечь за собой повреждение или уничтожение воздушного судна, оборудования для полетов или несчастные случаи с людьми<sup>28</sup>, об ответственности лиц, достигших 12-летнего возраста, за совершение действий, способных вызвать крушение поезда и др. И только в Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте»<sup>29</sup> четко разъяснялось, что при авариях автотранспорта с человеческими жертвами ответственность водителей, не являющихся работниками транспорта, должна наступать в зависимости от последствий и характера вины по статьям о преступлениях против личности.

Такое решение вопроса проблему не решало. Была очевидна необходимость включения в УК специальных норм об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения на городском электротранспорте (трамвай, троллейбус) и автотранспорте. Этого требовало и интенсивное развитие всех видов транспорта, увеличение интенсивности перевозок, увеличение автопарка.

Все это в определенной мере было учтено при разработке нового УК, принятого в 1960 г. Хотя в этом УК и не была выделена самостоятельная глава, в которой были бы сконцентрированы нормы об ответственности за посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, однако была уже сформирована достаточно четкая система транспортных преступлений<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> В связи с принятием в 1935 г. Воздушного кодекса Союза ССР.

<sup>29</sup> Бюллетень Верховного Суда СССР. 1950. № 11.

<sup>30</sup> Некоторые составы преступлений в УК 1960 г. были декриминализированы. Это касалось в основном нарушений различного рода правил, например правил, установленных для предотвращения столкновения судов (ст. 75-2 УК 1926 г.), и др.

Ответственность за такие деяния была предусмотрена в разных главах УК. В главе I «Государственные преступления» в подразделе «Иные государственные преступления» предусматривалась ответственность за нарушение правил международных полетов (ст. 84), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта (ст. 85) и повреждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 86). Позднее в эту главу была включена и ст. 86<sup>1</sup>, предусматривающая ответственность за повреждение трубопроводов, а затем статья 86<sup>2</sup> (нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистрального трубопровода). Вместе с тем в разделе «Особо опасные государственные преступления» сохранялась ответственность за диверсию (ст. 68) и вредительство (ст. 69). В статье 68 предусматривалась ответственность и за «разрушение или повреждения... предприятий, сооружений, путей и средств сообщения... с целью ослабления Советского государства», а в ст. 69 — за совершенные с той же целью действия или бездействия, направленных, в частности, к подрыву транспорта и пр.<sup>31</sup>

Другие составы транспортных преступлений законодатель поместил в гл. 10 «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения». Впоследствии эта глава дополнялась новыми статьями, предусматривающими ответственность за транспортные преступления. На момент вступления в силу УК 1960 г. в нем в гл. 10 содержались статьи об ответственности за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации механического транспорта работником транспорта (ст. 211), за такие же нарушения лицами, не являющимися работниками транспорта (ст. 212), и нарушения действующих на транспорте правил (ст. 213).

В 1965 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 июля в УК 1960 г. были включены статьи, предусматривающие ответственность за угон автотранспортных средств (ст. 212<sup>1</sup>), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 213<sup>1</sup>). В 1968 г.

<sup>31</sup> Вопрос об ответственности за перечисленные преступления решался единообразно во всех республиках Советского Союза, так как основой главы «Государственные преступления» явился принятый в 1958 г. общесоюзный Закон «Об уголовной ответственности за государственные преступления». Позднее в 1962, 1982, 1984 гг. в эти нормы вносились изменения, вызванные изменениями указанного закона.

ст. 212 была исключена из УК и одновременно изменена ст. 211, так как законодатель вполне обоснованно счел, что разграничение ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств в зависимости от признаков субъекта ни теоретически, ни практически не оправданно. В том же 1968 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня группа транспортных преступлений была дополнена статьями, предусматривающими ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения (ст. 211<sup>1</sup>), за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 211<sup>2</sup>). Позднее ст. 211<sup>1</sup> была из УК исключена и УК был дополнен ст. 211<sup>3</sup> (допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения).

В 1973 г. рассматриваемая группа преступлений была дополнена ст. 213<sup>2</sup> «Угон воздушного судна». Кроме глав 1 и 10 две статьи гл. 3 «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности», по мнению некоторых ученых, должны были быть отнесены к группе транспортных преступлений<sup>32</sup>. Это часть 2 ст. 127 (оставление в опасности)<sup>33</sup> и ст. 129 (неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие)<sup>34</sup>.

Анализ развития законодательства об ответственности за транспортные преступления позволяет сделать следующие выводы:

- 1) система транспортных преступлений складывалась постепенно;
- 2) в процессе формирования системы криминализировались наиболее опасные посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта. Одновременно с этим декриминализировались деяния, не представляющие значительной опасности;
- 3) существенно уточнялись диспозиции статей, что способствовало правильной квалификации транспортных преступлений и более четкому разграничению их со смежными составами преступлений.

<sup>32</sup> Новое уголовное право России. Особенная часть. Учебное пособие. М., 1996. С. 261.

<sup>33</sup> Этот состав относили к числу транспортных преступлений по тем основаниям, что большинство дел (более 90%) по данной статье возбуждалось в отношении водителей, оставивших потерпевших при дорожно-транспортном происшествии без помощи.

<sup>34</sup> Данное преступление было отнесено в доктрине уголовного права к транспортным преступлениям на основании того, что оно совершалось в процессе движения на море или ином водном пути.

4) расширялись возможности индивидуализации наказания за счет введения большего количества альтернативных санкций.

Примерно с середины 60-х годов в теории уголовного права стала выделяться группа транспортных преступлений как подсистема «преступлений против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения». Таким образом, к моменту принятия в 1996 г. нового Уголовного кодекса в доктрине уголовного права сложилась довольно стройная система транспортных преступлений.

И хотя некоторые преступления этой группы продолжали оставаться в разделе «Иные государственные преступления», многие ученые высказывали мнение о несоответствии родовых объектов и степени опасности иных государственных преступлений и транспортных преступлений<sup>35</sup>. Вместе с тем все больше сторонников находила точка зрения, согласно которой все преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации любого вида транспорта, должны быть выделены с учетом их специфики и общности видового объекта в самостоятельную главу УК.

Высказывая одинаковое мнение относительно необходимости выделения транспортных преступлений в самостоятельную главу, ученые порой не соглашались с основаниями такой систематизации. Так, Б. А. Куринов полагал, что такими основаниями являются: 1) единый родовый объект — безопасность движения транспорта; 2) сходная объективная сторона — совершение преступления при использовании транспортных средств и 3) сходные причины и условия, вызывающие совершение транспортных преступлений<sup>36</sup>. С этой точкой зрения был не согласен В. К. Глистин, считающий, что нормы о транспортных преступлениях имеют объектом не безопасность движения, а жизнь и здоровье людей в процессе эксплуатации механического транспорта. Не соглашался В. К. Глистин и с тем, что причины и условия, вызывающие транспортные преступления, сходны. «Нет ничего общего в причинах таких преступлений как угон автотранспорта, самовольная без надобности остановка поезда и угон воздушного судна»<sup>37</sup>.

<sup>35</sup> См., напр.: Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. М., 1975. С. 10–11; Кузнецова Н.Ф. Преступления и преступность. М., 1969.

<sup>36</sup> Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. М. 1970. С. 10–11.

<sup>37</sup> Курс Советского уголовного права. Т. 5. Л., 1981. С. 68.

В настоящее время в доктрине уголовного права общепризнанно мнение, согласно которому видовым объектом рассматриваемых преступлений является именно безопасность движения и эксплуатации транспорта, непосредственным — то же, но с учетом вида транспортного средства. Дополнительным обязательным объектом при совершении преступлений, предусмотренных ст. 263–269 являются жизнь, здоровье или отношения собственности. Безопасность движения и эксплуатации транспорта — составная часть общественной безопасности, которая предполагает защищенность жизни, здоровья, имущества. Поэтому представляется излишним особо подчеркивать защищенность именно этих правоохраняемых интересов при совершении только транспортных преступлений.

Что касается объективной стороны, которую Б. А. Куринов определил как совершение данных преступлений «при использовании транспортных средств», то законодатель пошел дальше, включив в систему транспортных преступлений такие деяния, как недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями, приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения. Вместе с тем нельзя не отметить, что объективная сторона транспортных преступлений сходна, что выражается в нарушении определенных писанных правил предосторожности, установленных с целью обеспечения безопасности движения и эксплуатации различных видов транспортных средств.

Сходными представляются и причины совершения транспортных преступлений, которыми криминологи считают пренебрежительное отношение к правилам предосторожности, преувеличенную самооценку, легкомыслие, невнимательность и пр. Иным словом, социальные корни неосторожности тесно связаны со взглядами, принципами, социальной позицией личности. В. К. Глистин, говоря о причинах, был прав лишь в том, что между угоном автомото- транспорта, самовольной без надобности остановкой поезда и угоном воздушного судна нет сходства. Действительно, перечисленные деяния отличаются от транспортных преступлений, так как они совершаются умышленно, тогда как транспортные преступления характеризуются неосторожной формой вины, что и предусматривает

различие в причинах их совершения. Кроме того, перечисленные преступления существенно различаются и между собой, поскольку угон автотранспорта является посягательством на собственность, угон воздушного судна — на общественную безопасность, а самовольная остановка поезда признается административным правонарушением.

Помимо необходимости выделения транспортных преступлений в самостоятельную главу УК, в следственной и судебной практике возникали вопросы относительно квалификации и разграничения их со смежными составами деяний, относимых к числу транспортных преступлений. Например, в Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 января 1950 г. отмечалось, что «в судебной практике нет единообразия в вопросе квалификации преступлений, повлекших аварии судов, не принадлежащих органам министерств морского и речного флота»<sup>38</sup>. На ошибки при квалификации нарушений правил безопасности движения механического транспорта указывалось и в Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. (с последующими изменениями)<sup>39</sup>.

Вместе с тем в теории уголовного права развернулась оживленная дискуссия относительно содержания главы о транспортных преступлениях. Так, некоторые ученые полагали, что тяжесть наказания за транспортные преступления должна определяться не столько наступившими последствиями, сколько иными обстоятельствами (например, нахождение за рулем водителя в состоянии опьянения, особо злостный характер нарушения, неоказание помощи потерпевшему в аварии и пр.). Эти признаки предлагалось включить в качестве квалифицирующих признаков отдельных транспортных преступлений<sup>40</sup>. Вместе с тем предлагались и привилегированные составы при наличии таких признаков, как обусловленность наступивших последствий нарушения правил дорожного движения действиями дру-

---

<sup>38</sup> С изменениями, вынесенными Постановлениями Пленума от 14 декабря 1961 г. и от 24 апреля 1984 г. (см. Сборник Постановлений Верховного Суда СССР 1924–1986 гг. М., 1987. С. 92–93).

<sup>39</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации по уголовным делам). М., 1999. С. 40–44.

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

гих лиц, наличие скрытых дефектов транспортного средства, экстремальные условия ситуации»<sup>41</sup>.

В доктрине уголовного права высказывалось и иное мнение, согласно которому для обеспечения единства характеристики деяния, независимо от вида транспорта, следует «...использовать единый критерий оценки степени тяжести последствий: причинение вреда жизни и здоровью граждан и имущественный ущерб. Степень вреда должна быть определена в самом законе с максимальной четкостью»<sup>42</sup>.

Более предпочтительным, однако, представляется следующее мнение: «Специфика же подавляющей части транспортных преступлений состоит в том, что в силу множественности факторов, воздействующих на поведение преступника, вредные последствия носят, как правило, ситуативный и во многом случайный характер и, кроме того, не всегда адекватны степени тяжести нарушения соответствующих правил»<sup>43</sup>.

Однако законодатель пошел по иному пути, унифицировав нормы о транспортных преступлениях, за исключением трех (ст. 265, 270, 271), и сконструировав их в зависимости от тяжести последствий:

Ч. 1 — причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо крупный материальный ущерб (в некоторых нормах).

Ч. 2 — смерть человека.

Ч. 3 — смерть двух или более лиц.

Объединив нормы об ответственности за посягательство на безопасность движения и эксплуатации транспорта в самостоятельной главе УК, законодатель сохранил прежние составы преступлений, дополнив систему транспортных преступлений лишь ст. 265 (оставление места дорожно-транспортного происшествия). Однако в статьи, предусматривающие ответственность за рассматриваемые преступления, были внесены существенные изменения и дополнения.

<sup>41</sup> См. там же. С. 280.

<sup>42</sup> Эминов В.Е. Проблема совершенствования нормы об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения. Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. Тюмень, 1991. С. 20.

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

### § 3. ЮРИДИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СОСТАВОВ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПОСЯГАЮЩИХ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Анализ составов транспортных преступлений целесообразно рассматривать в соответствии с той классификацией, которая была изложена в § 1 настоящей главы. Согласно этой классификации в первую группу входят преступления, непосредственно связанные с использованием транспортных средств, т.е. преступления совершаемые непосредственно в процессе движения, безопасность которого обеспечивается специальными правилами. Это преступления, предусмотренные ст. 263 (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта), ст. 264 (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств) ст. 265 (оставление места дорожно-транспортного происшествия) и ст. 271 (нарушение правил международных полетов).

**а) Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта (ст. 263).** Рассматриваемое преступление представляет большую общественную опасность, поскольку влечет за собой такие тяжкие последствия, как гибель и увечья людей, причинение сверхкрупного материального ущерба, например при уничтожении или повреждении подвижного состава, судна и пр.<sup>44</sup>

В ст. 263 по существу содержится 3 состава преступления, различающиеся между собой прежде всего по виду транспортного средства и, как следствие этого, признаками объективной стороны, так как безопасность движения железнодорожного, воздушного и водного транспорта регулируется различными правилами, учитывающими специфику данных видов транспорта. Этими же особенностями обусловлено и различие субъектов: например, машинист и летчик, летчик и капитан корабля, диспетчер железнодорожного депо и диспетчер аэропорта и пр.

В доктрине уголовного права высказывалось мнение, что ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуа-

---

<sup>44</sup> В 1998 г. по ст. 263 было осуждено 76 человек, что составило 0,5 % от общего числа осужденных (Преступность и правонарушения, 1998. Стат. сб. М., 1999. С. 175). В 2000 г. было зарегистрировано 115 таких преступлений.

тации железнодорожного, водного и воздушного транспорта должна быть предусмотрена в различных статьях применительно к каждому из перечисленных видов транспорта. Так, В. Е. Эминов пишет: «Поскольку степень общественной опасности транспортных происшествий на железнодорожном, морском, речном и воздушном транспорте вполне сопоставима, целесообразно создавать отдельные нормы по каждому из этих видов транспорта»<sup>45</sup>. Однако эта точка зрения не нашла сколько-нибудь заметной поддержки в доктрине уголовного права и ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации таких видов транспорта, как железнодорожный, воздушный и водный, в обсуждаемых проектах УК 1992, 1994 и 1995 гг. предусматривалась в одной статье. Такое решение вопроса и теоретически и практически оправдано по следующим основаниям: во-первых, эти деяния посягают на один и тот же видовой объект; во-вторых, у них одинаковая объективная сторона с точки зрения ее конструкции — деяния, т. е. нарушение писаных правил предосторожности, определенные последствия и причинная связь между ними; в-третьих, субъективная сторона во всех трех случаях характеризуется неосторожной виной в виде легкомыслия или небрежности; и, наконец, в-четвертых, специальный субъект, т. е. лицо, также во всех трех случаях обязано обеспечивать безопасность движения определенного вида транспорта.

*Непосредственным объектом* преступления, предусмотренного ст. 263, является безопасность движения и эксплуатации конкретного вида транспорта (железнодорожного, воздушного, морского или речного).

*Предметом* — один из перечисленных в статье видов транспорта — железнодорожный, воздушный или водный (морской и речной).

В УК понятие транспорта применительно к ст. 263 не дается. Оно определяется нормативными актами, регулирующими функционирование железнодорожного, воздушного и водного транспорта<sup>46</sup>.

<sup>45</sup> Эминов В.Е. Проблемы совершенствования нормы об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. Тюмень, 1991. С. 20.

<sup>46</sup> Попытка определить понятие транспорта сделана в УК Казахстана. В примечании к ст. 295 аналогичной ст. 263 УК РФ, указано: «под транспортом понимаются все виды железнодорожного, морского, речного и воздушных средств...»

Железнодорожный транспорт — это совокупность рельсовых транспортных средств (исключая трамвай), железных дорог, подъездных путей и метрополитена<sup>47</sup>, на которых действуют единые правила по обеспечению безопасности движения. Следовательно, в понятие «железнодорожный транспорт» включаются локомотивы, электровозы и пр., железные дороги и их отделения, железнодорожные станции, депо, дистанции, узколинейные железные дороги, локомотивно-вагоноремонтные заводы, а также подъездные пути, предназначенные для обслуживания отдельных предприятий или организаций, которые связаны с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей. Отсутствие такой связи исключает подъездной путь из понятия «железнодорожный транспорт». Такой подъездной путь находится во внутриведомственном подчинении.

Внутрицеховой, внутришахтный и другой транспорт, осуществляющий производственные функции, к железнодорожному транспорту не относится, поэтому несчастные случаи при работе этого транспорта рассматриваются в зависимости от обстоятельств дела как нарушение правил по технике безопасности или преступление против личности.

Воздушный транспорт — это совокупность судов гражданской авиации и иных средств воздухоплавания (самолеты, гидросамолеты, вертолеты, аэростаты, дирижабли, планеры и др.). К воздушному транспорту относятся летательные аппараты, поддерживаемые в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды<sup>48</sup>. К воздушному транспорту относятся также военные летательные аппараты. Однако нарушение правил полета таких аппаратов предусмотрено ст. 351 УК и относится к числу преступлений против военной службы.

---

<sup>47</sup> Отнесение метрополитена к железнодорожному транспорту основано на Постановлении Совета Министров СССР от 21 мая 1975 г., в соответствии с которым метрополитен был передан в ведение Министерства путей сообщения. До принятия этого Постановления вопрос о том, к какому виду транспорта следует относить метрополитен являлся дискуссионным.

<sup>48</sup> См. ст. 32 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ в редакции от 8 июля 1999 г.

Водный транспорт — это все пассажирские, транспортные, научно-исследовательские, добывающие (например, рыболовные), перерабатывающие (например, плавзаводы), технические (например, кабелеукладчики), вспомогательные (например, буксиры), спасательные, спортивные и другие суда, в том числе на воздушной подушке, подводных крыльях, экранопланы.

Согласно ст. 7 Кодекса торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. в редакции Федерального Закона от 26 мая 2001 г. № 59-ФЗ под судном в данном Кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. Под судами рыбопромыслового флота имеются в виду обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для промысла водных биологических ресурсов, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения<sup>49</sup>. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. в ст. 3 определяет внутренний водный транспорт Российской Федерации как 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. При этом под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река — море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода.

Судоходство же представляет собой деятельность, связанную с использованием на внутренних водных путях судов для перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировки судов и иных плавучих объектов, проведения поисков, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загряз-

<sup>49</sup> СЗ РФ. 03.05.1999. № 18. Ст. 2207; 28.05.2001. № 22. Ст. 2125.

нения и засорения, подъема затонувшего имущества, санитарного и другого контроля, проведения научных исследований, учебных, спортивных, культурных и иных целей<sup>50</sup>.

Водный транспорт может быть морским и речным. Морской транспорт<sup>51</sup> осуществляет перевозки людей и грузов, проводит научно-исследовательские и другие работы на море, речной — на водных естественных (реки, озера) и искусственных (каналы, водохранилища) путях. Водным транспортом признаются в настоящее время и маломерные морские и речные суда.<sup>52</sup>

К водному транспорту относятся также военные корабли. Однако нарушение правил вождения или эксплуатации таких кораблей квалифицируется по ст. 352 УК как преступление против военной службы. Предметом данного преступления не являются самоходные транспортные средства (например, баржи),<sup>53</sup> так как они эксплуатируются только вместе с самоходными транспортными средствами, и, следовательно, общественно опасные последствия, предусмотренные ст. 263, возможны лишь при нарушении правил безопасности движения самоходного судна. К ответственности в этих случаях может быть привлечен по ст. 263, например, капитан самоходного судна. Потерпевшими при совершении рассматриваемого преступления могут быть конкретные лица (при причинении вреда здоровью или жизни)<sup>54</sup>, а также предпри-

<sup>50</sup> Там же. 12.03.2001. № 11. Ст. 1001.

<sup>51</sup> Отношения, которые складываются в области мореплавания (например, торговое мореплавание, рыболовство, морские промыслы, добыча биологических ресурсов морей, проведение научных исследований и пр.) регламентируются морским правом.

<sup>52</sup> Под маломерным судном следует понимать самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых т с главным двигателем мощностью менее 55 кВт (75 л. с.) или с подвесными моторами независимо от мощности; парусное самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых т, а также иное самоходное судно (гребную лодку грузоподъемностью 100 кг и более; байдарку грузоподъемностью 150 кг и более; надувное судно грузоподъемностью 225 кг и более). Ранее нарушение правил безопасности на маломерных судах зачастую квалифицировались по ст. 213 УК РСФСР (ст. 268 УК РФ) как нарушение действующих на транспорте правил. В упомянутом ранее примечании к ст. 295 УК Казахстана специально оговорено: «...в том числе морские и речные маломерные суда».

<sup>53</sup> В ведомственных нормативных актах самоходные транспортные средства названы водным транспортом.

<sup>54</sup> В случае смерти лица потерпевшими могут быть признаны, например, находящиеся на его иждивении лица.

ятия, организации и прочие, независимо от формы собственности (при причинении им крупного ущерба).

*Объективная сторона* рассматриваемого преступления предпологает:

1) нарушение правил, обеспечивающих безопасное функционирование указанного выше вида транспорта; 2) наступление определенных, указанных в законе общественно-опасных последствий; 3) причинную связь между допущенным нарушением и наступившими в результате этого последствиями.

Как уже отмечалось, диспозиция ст. 263 является бланкетной и отсылает к ведомственным нормативным актам, регулирующим безопасное функционирование железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта, а равно и метрополитена. Этих нормативных актов множество, они, разнообразны и подвержены частым изменениям и дополнениям.

Так, основными документами, регулирующими безопасное функционирование железнодорожного транспорта, является Федеральный закон от 25 августа 1995 г. «О Федеральном железнодорожном транспорте», принятый Государственной Думой 20 июля 1995 г. и Транспортный устав железных дорог РФ от 8 января 1998 г.<sup>55</sup> Во исполнение этих актов Правительство РФ приняло ряд нормативных правовых актов, обеспечивающих безопасность функционирования железнодорожного транспорта.

Основным документом, регулирующим безопасное функционирование воздушного транспорта, является Воздушный кодекс РФ, принятый 19 февраля 1997 г.<sup>56</sup> Федеральная авиационная служба России в пределах своей компетенции разрабатывает и утверждает Федеральные авиационные правила, руководства, положения и другие нормативные документы<sup>57</sup>.

Учитывая специфику морского и речного транспорта, безопасное функционирование этих видов транспорта регулируется различными нормативными документами. Что касается морского транс-

<sup>55</sup> СЗ РФ. 1995. № 35. Ст. 3505; 1998. № 2. Ст. 218.

<sup>56</sup> СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

<sup>57</sup> Кроме того, Россия имеет международные соглашения о воздушных сообщениях с большинством стран мира.

порта, то здесь действует ряд международных конвенций и договоров. Например, Конвенция ООН по Морскому праву от 10 декабря 1982 г.<sup>58</sup>, Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г.<sup>59</sup>, Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения, принятый 18-й сессией Ассамблеи Международной морской организации 4 ноября 1993 г. (введен в действие в РФ в июле 1994 г.<sup>60</sup>)

Существует и ряд документов, регулирующих безопасность функционирования речного транспорта, например, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г.

В каждом конкретном случае привлечения к уголовной ответственности по ст. 263 УК должен быть установлен пункт (или пункты) нарушенных правил, обеспечивающих безопасность функционирования транспорта. В обвинительном заключении и приговоре факт нарушения должен излагаться не в форме общей констатации, а со ссылкой на конкретные нормативные акты. Учитывая, что применительно к каждому виду транспорта, указанного в ст. 263, имеется значительное число нормативных актов, например уставов, инструкций, приказов и пр., целесообразно использовать как консультативную помощь специалистов транспортного права. Одним из обязательных условий привлечения к ответственности по ст. 263 является выяснение вопроса, возлагалась ли на работника транспорта обязанность выполнения правил, которые были нарушены.

Нарушения правил безопасного функционирования транспорта могут заключаться в нарушении правил безопасности движения или в нарушении правил безопасной эксплуатации, а также в одновременном нарушении и тех и других<sup>61</sup>. Нарушение правил безопасности движения предполагает невыполнение или неправильное выполнение какого-либо правила, обеспечивающего безопасность движения конкретного вида транспорта (железнодорожного,

<sup>58</sup> СЗ РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.

<sup>59</sup> Международное право в документах. М., 1982.

<sup>60</sup> Российская газета. 1994. 1 сентября.

<sup>61</sup> Поэтому представляется вполне обоснованным мнение авторов, считающих целесообразным «между понятиями "движение" и "эксплуатация" транспортных средств вместо соединительного союза "и" поставить разделительный "или" ...» (Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 535).

воздушного, водного), а также совершение действий, запрещенных такими правилами. Например, проезд на запрещающий сигнал светофора, ошибочный ответ авиадиспетчера о наличии свободной полосы для посадки самолета, несоблюдение установленного правилами расстояния при расхождении со встречным судном и т. п.

Нарушение правил безопасной эксплуатации предполагает нарушение таких технических требований обслуживания транспорта, которые установлены с целью обеспечения безопасного его функционирования. Например, неправильное крепление груза, непринятие мер к обеспечению безопасности пассажиров при посадке и высадке, отступление от требований технического обслуживания механизмов. Так, за нарушение правил эксплуатации железнодорожного транспорта был осужден С. Работая машинистом, он решил спустить по уклону за один раз 8 платформ, груженных лесом, вместо 4, как это предусмотрено инструкцией. В результате в силу инерции поезд развил большую скорость и платформы с лесоматериалом сошли с рельс. Находившемуся на тормозной площадке кондуктору был причинен тяжкий вред, в результате чего он скончался.

Как правильно отмечает А. Чучаев, «Эксплуатация транспорта — это более широкое понятие, чем его движение. Если процесс движения не отделим от эксплуатации, то эксплуатация может происходить как в сфере движения, так и вне ее (например, в период стоянки судна на рейде, в порту, в период предполетной подготовки воздушного судна и т. д.)»<sup>62</sup>.

Нарушение правил технической эксплуатации, которые не обеспечивают безопасности его функционирования, не является транспортным преступлением (например, несоблюдение санитарных норм). Для привлечения к ответственности по ст. 263 необязательно, чтобы было установлено нарушение и правил безопасности движения, и правил безопасной эксплуатации транспортного средства. Достаточно констатации нарушения одного из них<sup>63</sup>. Обобщение материалов практики показало, что нарушения соответствующих правил только в процессе эксплуатации морского транспорта вне

<sup>62</sup> Уголовное право России. Особенная часть. Т. 2. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 555.

<sup>63</sup> См. там же. С. 556.

сферы его движения составили — 17%, нарушения правил безопасности движения — 52%, нарушения обеих групп правил — 31%.

Рассматриваемое преступление может быть совершено как путем действия, так и путем бездействия. В уголовно-правовой литературе приводились данные, согласно которым рассматриваемое преступление чаще всего совершается путем бездействия, когда не выполняются те или иные требования правил, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта. На морском транспорте 31,6% нарушений были совершены путем действия, 68,4 — путем бездействия; на железнодорожном около 66% — путем бездействия. Такое соотношение действия и бездействия определяется тем, что большинство правил, установленных в целях обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта, обязывает конкретных лиц к определенному поведению.

Так, Г. была осуждена за то, что, работая помощником дорожного мастера, она в нарушение § 42 и 49 Временной инструкции о порядке уборки снегоуборочной машиной и § 240 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на метрополитене, не довела до сведения машиниста снегоуборочной машины характер предстоящей работы, маршрут следования, его особенности и место остановки, не руководила работой машины и бригадой монтеров пути, в результате чего нескольким лицам был причинен средней тяжести и тяжкий вред здоровью. Очевидно, что Г. не выполнила ряд обязательных требований проведения специальных работ.

Рассматриваемый состав преступления сконструирован законодателем как материальный, что предполагает наступление определенных, указанных в ст. 263, последствий. Такими последствиями закон называет: в ч. 1 тяжкий или средней тяжести вред здоровью человека<sup>64</sup> либо крупный ущерб; в ч. 2 — смерть человека; в ч. 3 — смерть двух лиц или более. Понятие тяжкого и средней тяжести вреда здоровью раскрывается в ст. 111 и 112 УК. Причинение легкого вреда здоровью в результате нарушения правил безопасности дви-

---

<sup>64</sup> В этой связи неясной является рекомендация авторов одного из учебников квалифицировать причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью одному или нескольким лицам по ч. 2 ст. 263. (Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 537).

жения железнодорожного, воздушного и водного транспорта ответственности по ст. 263 не влечет и рассматривается либо в гражданско-правовом порядке, либо как административное или дисциплинарное правонарушение.

В числе возможных последствий в ч. 1 ст. 263 указан крупный ущерб. Какой ущерб признается крупным, законодатель не определяет<sup>65</sup>. Не раскрывает законодатель и понятие ущерба. Представляется, что в первую очередь речь должна идти о размере причиненного ущерба, т. е. о материальном ущербе, который может состоять в таком уничтожении и повреждении транспортных средств, которое исключает возможность или экономическую целесообразность их восстановления, перевозимого груза, дорожных сооружений, зданий и др. Кроме того, понятием ущерба охватываются и такие последствия, как непроизводительный простой вагонов или судов в течение значительного времени, существенное нарушение графика работы железнодорожного, воздушного и водного транспорта и др. Нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, которые повлекли за собой незначительные повреждения грузов, транспортных средств и пр., уголовной ответственности не влекут.

Размер причиненного материального ущерба должен исчисляться из первоначально возникших вредных последствий. Все последующие действия виновного, в том числе и по возмещению материального вреда, оказанию материальной помощи пострадавшим, не имеют значения при определении размера причиненного материального ущерба, но учитываются при индивидуализации наказания. При решении вопроса о размере причиненного ущерба, учитывается лишь прямой материальный ущерб, но не упущенная выгода. Вряд ли можно согласиться с мнением о том, что неполученный доход, т. е. упущенная выгода, также составляют содержание ущерба<sup>66</sup>.

Такое решение вопроса неизбежно приведет в ряде случаев к объективному вменению, поскольку упущенная выгода зачастую не

<sup>65</sup> Учитывая степень опасности рассматриваемого преступления крупный ущерб должен превосходить крупный размер хищения, которым законодатель признал сумму в 500 раз превышающую минимальный размер оплаты труда (прим. 2 к ст. 158).

<sup>66</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 536; Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 406.

может охватываться предвидением лица, виновного в нарушении правил. Вместе с тем не исключена возможность предъявления в отдельных случаях исковых требований в большем, чем причиненный прямой ущерб, размере в порядке гражданского судопроизводства, так как гражданское законодательство допускает возможность взыскания при определенных условиях упущенной выгоды.

В теории уголовного права делались попытки формализовать понятие крупного ущерба. Однако такие попытки успеха не имели. При всем негативном отношении к оценочным категориям необходимо отметить следующее. Во-первых, в ст. 263 говорится о крупном ущербе, а не о крупном размере<sup>67</sup>. Формализовать понятие крупного ущерба в силу его многосторонности невозможно, если только не пойти по пути перечисления возможных вариантов крупного ущерба. Однако такой перечень все равно не может быть исчерпывающим. Во-вторых, понятие крупного ущерба не может быть одинаковым даже применительно к одному виду транспорта, так как при его определении учитывается множество обстоятельств, в частности значимость перевозок, ценность перевозимого груза, срок перерыва движения и пр.

Так, М., работая в колхозе по подвозу воды тракторным бригадам, по окончании работы, нарушив установленные правила, не сдала быков, на которых работала, под охрану, а пустила без привязи на пастбище. Быки ушли на полотно железной дороги и один из них погиб, попав под поезд. Перегон был закрыт для движения на 4 часа. Верховный суд признал неправильным прекращение дела в отношении М. из-за отсутствия в ее действиях состава преступления и указал, что нарушение М. правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, причинило крупный ущерб. Причинение крупного ущерба при рассматриваемом преступлении должно находиться в причинной связи с нарушением соответствующих правил.

Установление причинной связи при привлечении к ответственности по ст. 263 иногда представляет значительную сложность в связи с тем, что общественно опасные последствия возникают в некоторых случаях в результате ряда факторов, действующих одновременно. Такими факторами могут быть действия других лиц, дей-

---

<sup>67</sup> Ущерб — потеря, убыток, урон. Размер — величина чего-нибудь в каком-нибудь измерении.

ствия сил природы, действия причин технического порядка и пр. Исследованиями установлено, что транспортные происшествия могут порождаться в среднем более 250 факторами<sup>68</sup>.

Так, при заезде паровоза на путь подгорочного парка станции для выводки неправильно сформированного вагона, воспламенился разлившийся из поврежденной цистерны бензин, в результате чего был причинен значительный вред здоровью нескольких лиц. При расследовании этого дела было установлено, что оператор исполнительного поста станции С. нарушил ритмичность технологического процесса поездов. Маневровый диспетчер Н. не регулировал скорость движения состава на горку в зависимости от характера прохождения отцепов в стрелочной зоне, в результате чего один из вагонов был направлен с превышением скорости на путь и при этом разбил цистерну с бензином. Старший башмачник Ф. не обеспечил правильную расстановку башмаков, должное торможение вагонов, не установил характер течи вагона. Оператор распределительного поста станции К. не обеспечил надлежащего регулирования скорости надвига состава, а также режима торможения.

Таким образом, наступившие последствия находились в причинной связи с нарушением соответствующих правил 4 лицами, выполнявшими свои служебные функции. Специфика причинной связи в подобных случаях требует установления степени и характера участия в причинении вреда каждого из субъектов, а равно и причин технического порядка, наличие которых, если не исключает вины субъекта, должно рассматриваться как обстоятельство, смягчающее наказание.

В каждом случае происшествия на железнодорожном, воздушном и водном транспорте необходимо из ряда факторов, предшествующих и сопутствующих происшествию, выделить общественно опасное деяние, заключающееся в нарушении определенных правил, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта<sup>69</sup>, затем выяснить объем и характер наступивших последствий и уже после этого рассматривать вопрос о причинной связи.

<sup>68</sup> Уголовное право России. Особенная часть. М, 1999. Т. 2. С. 557.

<sup>69</sup> Само же расследование происшествия на железнодорожном, воздушном и водном транспорте начинается с установления факта происшествия или причинения вреда, т. е. наступления последствий.

Особую сложность представляет исследование причинной связи при таких нарушениях, которые осуществляются путем бездействия. В подобных случаях нужно выяснить, 1) явилось ли бездействие лица необходимым условием наступивших последствий и 2) имело ли лицо возможность выполнять правила должным образом. Рассматриваемое преступление признается оконченным с момента наступления указанных в законе последствий.

С субъективной стороны нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта может быть совершено только по неосторожности, о чем свидетельствует указание законодателя на неосторожное отношение к наступлению перечисленных в ч. 1, 2 и 3 ст. 263 последствий. Неосторожная вина может быть как в виде легкомыслия, когда нарушающий соответствующие правила предвидит возможность наступления указанных в законе последствий, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение, так и в виде небрежности, когда лицо не предвидит возможность наступления указанных в законе последствий своего действия или бездействия, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия.

Отношение к самому нарушению правил при определении вида неосторожной вины значения не имеет. Однако оно должно учитываться при индивидуализации наказания, так как нарушение правил может быть осознанным и неосознанным. Очевидно, что сознательное нарушение правил, регулирующих безопасность движения и эксплуатации транспорта, является более общественно опасным. Осознанным нарушение может быть как при легкомыслии, так и при небрежности. Вместе с тем нельзя не отметить, что в доктрине уголовного права высказывалось и иное мнение: «Слова “осознано” и “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».<sup>70</sup> Однако учитывая, что нарушение работником транспорта соответствующим

<sup>70</sup> Эминов В.Е. Предупреждение авиационных происшествий. М, 1990. С. 62.

щих правил движения и эксплуатации само по себе не имеет уголовно-правового значения, говорить об умысле или неосторожности по отношению к нарушению правил и отдельно к последствиям не обоснованно. Законодатель, определяя виды неосторожности, не оговаривает отношения к деянию (в рассматриваемых случаях — нарушению), так как выяснение этого вопроса на квалификацию деяния не влияет. Факт сознательного нарушения правил повышает степень опасности личности, что и должно учитываться при назначении наказания в пределах санкции. К тому же «разрывать» субъективную сторону одного деяния на две разные формы вины вряд ли теоретически и практически оправдано<sup>71</sup>.

Умышленное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации указанных видов транспорта влечет за собой ответственность по иным статьям УК, например по статьям о преступлениях против личности или преступлениях против собственности<sup>72</sup>. В период действия УК 1960 г. в доктрине уголовного права высказывалось мнение, что данное преступление может быть совершено и умышленно с прямым или косвенным умыслом<sup>73</sup>. Однако эта точка зрения сколько-нибудь значительной поддержки не получила, а УК 1996 г. поставил окончательную точку в этой дискуссии, однозначно отнеся нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта к числу неосторожных преступлений.

Мотивы поведения лиц, нарушивших правила безопасности функционирования транспорта не являются обязательным признаком рассматриваемого преступления. Это могут быть такие мотивы, как стремление быстрее выполнить задание или желание быстрее освободиться от работы и отдохнуть, хулиганские побуждения, озорство и т. п. Определение мотива поведения неосторожно действующего субъекта должно учитываться при индивидуализации наказания.

<sup>71</sup> Представляется, что определение формы вины отдельно по отношению к действию (бездействию) и по отношению к последствиям является отголоском реанимированной некоторыми учеными смешанной формы вины.

<sup>72</sup> В доктрине уголовного права высказывалось мнение, что рассматриваемое деяние является преступлением с двумя формами вины. Справедливую и обоснованную критику этого положения см.: Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 408.

<sup>73</sup> См., напр.: Советское уголовное право. Особенная часть. М., 1975. С. 73.

Субъектом рассматриваемого преступления может быть физическое вменяемое лицо, достигшее определенного возраста. В учебной литературе обычно говорится о 16-летнем возрасте субъекта преступления, предусмотренного ст. 263<sup>74</sup>. Однако к управлению железнодорожным, воздушным и водным транспортом (исключая маломерные суда) 16-летние лица не допускаются. Они не могут осуществлять и обязанности по обеспечению безопасности движения или эксплуатации перечисленных в ст. 263 видов транспорта. Следовательно, как правило, возраст субъекта, рассматриваемого преступления — 18 лет. При этом следует отметить, что фактический возраст субъекта применительно к данному составу преступления значительно выше, о чем свидетельствуют материалы обобщения судебной практики<sup>75</sup>.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 263, специальный: это лицо, осуществляющее такие функции, как управление определенным видом транспорта или выполняющее работы (должности), обеспечивающие безопасность функционирования определенных видов транспорта. Теоретически и практически обоснованной является новелла УК 1996 г., в соответствии с которой субъектом преступления, предусмотренного ст. 263, является не только работник транспорта, но и лица, обеспечивающие безопасность функционирования указанных в статье видов транспорта.

В соответствии с таким определением субъекта под признаки ст. 263 подпадают нарушения правил не только лицами, управляющими транспортом (машинисты, капитаны корабля, пилоты), но и определенными работниками наземных служб (диспетчер, наземный руководитель полетов и пр.). Так решался, например, вопрос о привлечении к ответственности по ст. 263 железнодорожного диспетчера, давшего неправильную команду, в результате чего на подъездных путях Казанского вокзала Москвы произошло столкновение

---

<sup>74</sup> См., напр.: Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., 1999. С. 337; Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист, 1998. С. 518.

<sup>75</sup> Возраст субъекта преступления, предусмотренного ст. 85 УК РСФСР, определялся обычно в 16 лет, исходя из того, что в диспозицию указанной статьи включался и недоброкачественный ремонт, который мог осуществляться и лицами моложе 18 лет. В настоящее время ответственность за недоброкачественный ремонт предусмотрена иной статьей — ст. 266 УК РФ.

двух поездов. В результате был причинен вред здоровью разной степени тяжести 10 чел. и материальный ущерб.

В отношении нарушений правил безопасности движения воздушного судна, например, отмечалось, что «летчиками, в конечном счете, приходится отдуваться не только за собственные просчеты, но и за “проколы” многочисленных наземных служб, составляющих вместе с воздушными судами авиационную систему»<sup>76</sup>.

Ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном, морском и речном транспорте, правил безопасности полетов предусмотрена и административным законодательством РФ. Так, Кодекс Российской Федерации содержит ряд статей об административных правонарушениях: 11.2. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта; 11.5. Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов; 11.7. Нарушение правил плавания; 11.8. Нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления; 11.9. Управление судном судоводителем или иным лицом, находящимися в состоянии опьянения; 11.14. Нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов, в которых предусматривается ответственность за разновидности данного транспортного преступления.

Основное разграничение уголовно наказуемого деяния и административных правонарушений должно проводиться по субъекту. При совпадении признаков субъекта нарушения соответствующих правил разграничение должно проводиться, в первую очередь, по признакам объективной стороны: характеру нарушения и наличию либо отсутствию определенных последствий.

Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта предусмотрена УК многих зарубежных стран. Статьи, аналогичные ст. 263 УК РФ, содержатся, например, в УК Белоруссии (ст. 314), УК Узбекистана (ст. 260), Кыргызстана (ст. 280), Таджикистана (ст. 211), Казахстана (ст. 295), Азербайджана (ст. 262) и др.

<sup>76</sup> Известия. 1994. 30 сентября.

Согласно § 315-а УК ФРГ «Нарушение правил безопасности железнодорожного, водного и воздушного транспорта» подлежит наказанию тот, кто: «1) ведет рельсовое транспортное средство, транспортное средство подвесной дороги, судно или самолет, хотя он, находясь в состоянии алкогольного опьянения или другого одурманивающего вещества или в результате наличия у него психического или физического недостатка, не имеет возможности безопасно вести транспортное средство; 2) являясь водителем такого транспортного средства или иным лицом, ответственным за безопасность, грубо нарушает обязанности, установленные в правовых нормах, регулирующих безопасность рельсового транспорта, подвесной дороги, водного и воздушного транспорта, — и тем самым угрожает жизни и здоровью другого человека или чужой вещи, имеющей значительную стоимость...»

В соответствующих статьях кодексов этих стран имеются отдельные отличия, не меняющие в целом объем уголовно-наказуемых нарушений и признаки составов преступлений. Так, в ч. 1 ст. 260 УК Узбекистана отсутствует указание на такое последствие, как крупный ущерб. Вместе с тем в ч. 3 к особо квалифицирующим рассматриваемое деяние признакам отнесены: а) человеческие жертвы; б) катастрофы; в) иные тяжкие последствия.

Однако в уголовном законодательстве ряда зарубежных государств в регламентации ответственности за нарушения правил безопасности железнодорожного, водного и воздушного транспорта имеются весьма существенные различия. Во-первых, в ряде стран уголовно наказуемыми признаются нарушения указанных выше правил, не только повлекшие за собой наступление последствий, но и создающие угрозу наступления таких последствий. Так, в ч. 1 ст. 276 УК Украины предусмотрена ответственность за нарушение работником железнодорожного, водного или воздушного транспорта правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, если это создавало опасность для жизни людей или наступление иных тяжких последствий.

Во-вторых, в отличие от УК РФ, в уголовных кодексах некоторых зарубежных стран предусмотрена ответственность не только за неосторожные транспортные преступления, но и за умышленные.

Так, в § 315-а УК ФРГ «Нарушение правил безопасности железнодорожного, водного и воздушного транспорта» в ч. 1 предусмотрена ответственность за умышленное нарушение правил, ставящее под угрозу жизнь, здоровье или имущество других лиц; в ч. 3 этого же параграфа говорится о неосторожном причинении опасности.

В ст. 342 ч. 1 УК Болгарии установлена ответственность тех, «кто, управляя подвижным железнодорожным составом, воздухоплавательным средством, механическим перевозочным средством, судном, боевой или специальной машиной, нарушит правила движения и допустит причинение другому лицу телесного повреждения или смерти». В ч. 3 этой статьи более суровое наказание установлено в случаях умышленного причинения последствий, а в ст. 343 — более мягкое, если деяние, предусмотренное ст. 342, совершено по неосторожности.

В-третьих, круг субъектов транспортных преступлений по законодательству ряда стран различен. Так, в УК Дании подчеркивается возможность привлечения к ответственности любого лица, поставившего в опасность другое лицо путем кораблекрушения или любого железнодорожного или иного транспортного происшествия (§ 183), а также лица, нанесшего ущерб безопасности эксплуатации железных дорог, кораблей, автотранспортных или схожих транспортных средств (§ 184). В § 1 ст. 177 УК Польши предусмотрена ответственность тех, «кто, нарушая, хотя бы и неумышленно, правила безопасности сухопутного, водного или воздушного движения, неумышленно вызывает происшествие, в результате которого другому лицу причинены телесные повреждения...». Следовательно, в этих случаях круг субъектов не ограничен лицами, ответственными за обеспечение безопасного функционирования транспорта и субъектом транспортного преступления может быть любое лицо.

В-четвертых, в УК отдельных стран ответственность за посягательство на безопасность функционирования указанных выше видов транспорта предусмотрена в разных статьях. Так, в ст. 164 УК Голландии субъектом названо «лицо, которое умышленно ставит под угрозу движение механического транспорта по железной дороге...», в ст. 165 — это лицо, которое действует «по небрежности или неосторожности». В отдельных же статьях предусмотрена ответствен-

ность за подобные действия в отношении водного или воздушного судна, совершенные умышленно (ст. 168) либо «по небрежности или неосторожности» (ст. 169).

В УК Швейцарии в ст. 237 говорится о нарушении деятельности общественного транспорта, имеется в виду воздушный и водный транспорт, а в ст. 238 — о нарушении движения железнодорожного транспорта.

В-пятых, признавая возможным умышленное нарушение правил безопасности железнодорожного, водного и воздушного транспорта, некоторые УК особо оговаривают возможность покушения (например, ч. 2 § 315 УК ФРГ) или приготовления (например, ст. 175 УК Польши).

В отдельных странах законодатель предусматривает возможность чрезвычайного смягчения судом наказания, «если виновный добровольно предотвратил опасность, угрожающую жизни или здоровью многих людей» (§ 2 ст. 176 УК Польши).

УК многих стран, как уже отмечалось ранее, предусматривают более суровое наказание за нарушение правил безопасности движения железнодорожного, водного и воздушного судна в состоянии опьянения либо под воздействием одурманивающих веществ. Такое решение вопроса представляется вполне обоснованным. В нашей уголовно-правовой доктрине также высказывалось мнение относительно признания состояния опьянения отягчающим обстоятельством транспортных преступлений<sup>77</sup>.

**б) Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264)** является наиболее распространенным транспортным преступлением<sup>78</sup>. Высокая степень опасности этого вида преступления определяется тем, что лица, имеющие дело с источниками повышенной опасности, не выполняют должным образом правила, обеспечивающие безопасное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, в результате чего

<sup>77</sup> См., напр.: Основание уголовно-правового запрета. Криминализации и декриминализации. М., 1982. С. 299; Коробеев А.И. Система норм о транспортных преступлениях: пути и способы законодательного совершенствования // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. Тюмень, 1991. С. 16.

<sup>78</sup> Так, в 2000 г. было зарегистрировано 52 698 дорожно-транспортных происшествий.

причиняется вред здоровью и жизни людей. Именно поэтому 10 ноября 1995 г. Государственная Дума приняла Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»<sup>79</sup>, определивший правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения.

Непосредственным объектом рассматриваемого преступления является безопасность функционирования<sup>80</sup> указанных в законе транспортных средств. В качестве другого дополнительного объекта выступают жизнь и здоровье, так как нарушение правил движения, не повлекшее за собой причинения вреда жизни или здоровью человека, является административным правонарушением.

Предметом данного преступления являются автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства, под которыми понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства (примечание к ст. 264). Следовательно, под транспортными средствами законодатель понимает несколько видов транспорта. Это, в первую очередь, любые автомобили — легковые и грузовые, для перевозки грузов и пассажиров (в том числе автобусы), специального назначения (например, пожарные, санитарные, гоночные). Транспортным средством являются и трамваи, представляющие собой рельсовый городской электротранспорт, предназначенный в основном для перевозки пассажиров.

К другим механическим транспортным средствам относятся: троллейбусы — городской безрельсовый транспорт с электрической тягой; мотоциклы — двух- или трехколесное транспортное средство с двигателем внутреннего сгорания (с объемом двигателя свыше 49,8 куб. см); самоходные машины — специальные механизмы, предназначенные для выполнения различных работ (строительных, дорожных, погрузочных и пр.) и оборудованные автономным двигателем, что позволяет им самостоятельно передвигаться, например, к

<sup>79</sup> СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

<sup>80</sup> Безопасное функционирование транспортных средств предполагает безопасность как движения, так и эксплуатации. Трудно согласиться с высказанным в теории уголовного права мнением, что так как объектом рассматриваемых преступлений является только безопасность движения, указание в статье на нарушение правил эксплуатации следует исключить (Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 44-45).

месту работы. К числу самоходных машин относятся трактора, автокраны, скреперы, грейдеры, экскаваторы и пр.

В примечании к ст. 264 не дается исчерпывающего перечня механических транспортных средств. Вместе с тем, согласно примечанию к ст. 12.1 Кодекса РФ об административных правонарушениях 2001 г. под транспортным средством следует понимать автомототранспортное средство с рабочим объемом двигателя более 50 куб. см и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации.

Некоторые разногласия в уголовно-правовой литературе имеются в отношении мопедов. Отдельные авторы относят мопеды к механическому транспорту<sup>81</sup>, другие — нет<sup>82</sup>. Мопед<sup>83</sup> по существу представляет собой велосипед с двигателем внутреннего сгорания объемом не более 50 куб. см и педальным цепным приводом заднего колеса, имеющим конструктивную скорость не более 50 км/ч. Поэтому к числу иных механических транспортных средств, о которых говорится в примечании к ст. 264, мопед не относится, как не относится к ним и велосипед с подвесным двигателем. Причинение вреда здоровью человека при нарушении правил движения мопеда или велосипеда должно влечь за собой ответственность по статьям о преступлениях против личности либо по ст. 268 УК.

Под признаки ст. 264 не попадает нарушение правил дорожного движения при управлении боевыми, специальными или транспортными машинами, например, Министерства обороны РФ, МВД РФ. Нарушение правил движения этих машин военнослужащими рассматривается как преступление против военной службы и квалифицируется по ст. 350.

*Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК, заключается:* 1) в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации лицом, управляющим одним из перечисленных ранее видов механических транспортных средств; 2) в наступлении таких последст-

<sup>81</sup> См., напр.: Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 538–539.

<sup>82</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист, 1998. С. 521.

<sup>83</sup> Мопед — от мо(тоцикл) и (вело)сипед.

вий, как причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью, смерти одного или нескольких лиц; 3) в наличии причинной связи между фактом нарушения и наступившими вредными последствиями.

Диспозиция ст. 264 является бланкетной и отсылает прежде всего к Правилам дорожного движения в Российской Федерации, утвержденным Постановлением Совета Министров РФ от 23 октября 1993 г. с изменениями и дополнениями, внесенными Постановлениями Правительства РФ от 8 января 1996 г., 4 февраля 1997 г. и от 31 октября 1998 г., 21 апреля 2000 г. и от 24 января 2001 г.<sup>84</sup> Вместе с тем Правила учитывают, что регулирование эксплуатации транспорта, отдельные особенности перевозок грузов, функционирование самоходных машин могут быть установлены и другими нормативными актами. Например, Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. с изменениями и дополнениями, внесенными Постановлением Правительства РФ от 24 января 2001 г.<sup>85</sup>; Положением об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, утвержденных Приказом Министерства транспорта РФ от 9 марта 1995 г.<sup>86</sup> и др.

Нарушение правил, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта, выражается в нарушении правил безопасности движения и нарушении правил, обеспечивающих безопасность эксплуатации транспортных средств. Правила безопасности движения и частично правила безопасности эксплуатации транспорта регулируются Правилами дорожного движения. Некоторые правила безопасности эксплуатации регулируются, как уже отмечалось, иными нормативными документами.

Правила безопасности движения установлены в целях обеспечения безопасности управления транспортным средством в процессе его движения, т. е. с момента трогания его с места и до его полной остановки. Так, нарушением правил безопасности движения явля-

<sup>84</sup> Правила дорожного движения Российской Федерации. М., 2001.

<sup>85</sup> См. там же. С. 41.

<sup>86</sup> Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств РФ. 1996. № 3. С. 3–11.

ются, например, выезд на встречную полосу движения, несоблюдение требуемого скоростного режима на определенных участках дороги, нарушения правил обгона, пересечение переезда при опущенном шлагбауме др.

Правила безопасности эксплуатации транспортных средств — это совокупность мер, обеспечивающих надлежащее техническое состояние транспорта и соблюдение установленных правил их эксплуатации в целях обеспечения безопасного их функционирования. Нарушения могут, например, выразиться и в поездке на технически неисправной автомашине, при перевозке людей на транспорте, для этого не предназначенном, и т. п.

В литературе поднимался вопрос и о том, должно ли рассматриваемое преступление заключаться в одновременном нарушении правил безопасности движения и эксплуатации или для привлечения к ответственности за транспортное преступление достаточно нарушения только правил безопасности движения или эксплуатации. Этот вопрос возник в связи с тем, что по делу О. прокурор внес протест о переквалификации деяния по статьям против личности на том основании, что О. нарушил только правила эксплуатации, не нарушив при этом правил движения. Верховный суд протест отклонил, указав, что ответственность за автотранспортное преступление наступает как за нарушение правил эксплуатации, так и за нарушение правил движения. Этот вопрос возник в период действия УК 1960 г., поскольку в ст. 211 этого УК говорилось о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Однако УК 1996 г. поставил в этом споре точку, заменив союз **и** союзом **или**, что соответствует потребностям практики.

В доктрине уголовного права высказывалось предложение об исключении из диспозиции рассматриваемой нормы указания на нарушение правил эксплуатации транспортных средств и предлагалось квалифицировать причинение вреда личности при нарушении правил эксплуатации по статьям о преступлениях против личности<sup>87</sup>. Однако это мнение не нашло поддержки. Как уже отмечалось, правила эксплуата-

---

<sup>87</sup> Изшин В.Г. Особенности квалификации дорожно-транспортных преступлений по объективной стороне // Вестн. Удмуртск. ун-та. 1992. № 2. С. 79; Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. 1979. С. 44–45.

ции установлены не только в Правилах дорожного движения, но и в некоторых других документах, учитывающих специфику как самих транспортных средств, так и характер их работы. В тех случаях, когда нарушение этих правил ставит под угрозу безопасность движения, в результате чего наступают указанные в законе последствия, объектом в первую очередь выступает не личность, а безопасность движения. Нарушение же правил технической эксплуатации и иных правил предосторожности, не относящихся к обеспечению безопасности движения, например, при заправке горючим, производстве погрузочно-разгрузочных и других работ, посягает не на безопасное функционирование транспорта, а на иной объект: жизнь и здоровье личности, безопасные условия труда и т. п.

Так, П. был осужден по ч. 2 ст. 211 УК РСФСР (ч. 2 ст. 264 УК РФ) за то, что на закрепленной за ним автомашине, находясь на территории базы передвижной механизированной колонны, по просьбе заведующей складом попытался с помощью бревна подтолкнуть ближе к складу стоявший на путях железнодорожный вагон. При попытке сдвинуть вагон бревно упало на землю и кузовом автомашины, которая продолжала движение, грузчик В. был прижат к вагону и от полученных повреждений скончался на месте. В обоснование такой квалификации суд сослался на заключение эксперта о нарушении П. Правил дорожного движения. Однако при решении вопроса о правовой оценке его действий не было учтено, что по смыслу закона действия водителей автотранспортных средств, повлекшие за собой указанные в статье последствия, при погрузке и выгрузке грузов, ремонте транспортного средства, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других нетранспортных работ, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответственность за преступления против личности. Учитывая это, Верховный Суд РСФСР изменил приговор в отношении П., переквалифицировав его действия на ст. 106 УК РСФСР (ст. 109 УК РФ)<sup>88</sup>.

Для привлечения виновного к ответственности по ст. 264 следует установить, что это лицо нарушило правила, непосредственно

<sup>88</sup> Практика прокурорского надзора при рассмотрении судами уголовных дел. Сб. документов. М., 1987. С. 453—455.

связанные с обеспечением безопасности движения и эксплуатации. Ответственность по ст. 264 возможна только в случае, когда указанные в законе последствия наступили в результате нарушения конкретного пункта Правил, обеспечивающих безопасность движения<sup>89</sup>. Отсутствие указания на конкретный пункт нарушенных правил, так же как и ссылка на общие правила предосторожности, влечет за собой прекращение дела по ст. 264 УК<sup>90</sup>. Так было прекращено дело в отношении М. (сбил пешехода), из-за того, что в обвинительном заключении и приговоре отмечалось такое нарушение Правил дорожного движения, как вовремя не остановился и не предотвратил столкновения, без указания конкретного пункта нарушенных правил.

Нарушение правил безопасности функционирования транспортных средств, перечисленных в ст. 264, может быть совершено как путем действия, так и путем бездействия. В доктрине уголовного права отмечалось, что чаще всего эти преступления совершаются путем бездействия, когда лицо, управляющее транспортным средством, не выполняет определенные правила, которые вменяются ему в обязанность соответствующими актами. Однако выделить в чистом виде бездействие при управлении транспортным средством крайне затруднительно, поскольку зачастую имеет место смешанное бездействие. Например, лицо, управляя неисправным транспортным средством, знало о его неисправности.

Обязательным признаком преступления, предусмотренного ст. 264, являются указанные в законе последствия. Это причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью (ч. 1), смерть человека (ч. 2) и смерть двух или более лиц (ч. 3)<sup>91</sup>. Понятие тяжкого и средней тяжести вреда здоровью дано в ст. 111 и 112.

<sup>89</sup> В соответствии с п. 1 ст. 264 УК РФ ответственность наступает за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, если в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта произошло одно из последствий, указанных в законе.

<sup>89</sup> Или иного нормативного акта при нарушении правил безопасности и эксплуатации транспорта.

<sup>90</sup> Так, в доктрине уголовного права и практике не нашла поддержки точка зрения, высказанная Б. А. Куриновым, согласно которой в писаных правилах «не могут быть исчерпывающим образом отражены все без исключения фактически существующие правила дорожного поведения людей» и причинная связь в автотранспортных преступлениях может быть установлена, если последствие вызвано нарушением «общепринятых правил предосторожности» (Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. 1986. С. 29–30).

<sup>91</sup> В момент принятия и вступления в силу УК 1996 г. в ч. 1 ст. 264 предусматривалось и такое последствие, как причинение крупного ущерба. Однако Федеральным зако-

В теории уголовного права высказывалось мнение, что при совершении дорожно-транспортных преступлений имеется дополнительное последствие. Согласно этому мнению, первоочередным последствием является аварийная обстановка, т. е. создание реальной возможности преступного результата, а наступивший результат — вторичные последствия, завершающий элемент объективной стороны<sup>92</sup>. Если рассматривать последовательность развития событий в механизме дорожно-транспортного происшествия, что играет важную роль для установления причинной связи, то она действительно такова (нарушение правил — аварийная обстановка — общественно опасные последствия), но аварийная обстановка не является тем преступным последствием, с которым законодатель связывал бы уголовную ответственность. «Период неуправляемости» или «аварийная обстановка» являются определенным этапом в развитии неосторожного причинения и не могут быть приравнены к преступным последствиям, как элементу объективной стороны неосторожного преступления. Иное решение вопроса обязывало бы правоприменительные органы всякий раз устанавливать при совершении рассматриваемых преступлений причинную связь и с реальной возможностью наступления общественно-опасного последствия и с наступившим результатом. Однако реальная возможность наступления вреда может только тогда иметь самостоятельное уголовно-правовое значение, когда об этом прямо указано в законе.

В тех случаях, когда в результате нарушения лицом, управляющим транспортным средством, правил безопасности движения и эксплуатации транспорта наступают последствия, предусмотренные разными частями ст. 264, действия должны квалифицироваться только по той части, которая предусматривает ответственность за наиболее тяжкие последствия. По совокупности же преступлений нарушения Правил дорожного движения с указанными различными последствиями могут квалифицироваться лишь в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия являлись

ном от 25 июня 1998 г. крупный ущерб был исключен из числа последствий, предусмотренных ч. 1 ст. 264.

<sup>92</sup> Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. 1979. С. 1.

результатом нескольких взаимно не связанных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (реальная совокупность)<sup>93</sup>.

Следующим обязательным признаком объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264, является причинная связь между нарушением правил, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта, и наступлением указанных в законе последствий. Установление причинной связи при совершении транспортных преступлений представляет значительную сложность. Обобщение материалов судебной практики свидетельствует о том, что наибольшее количество ошибок при квалификации транспортных преступлений — это ошибки в развитии причинной связи (приблизительно каждое третье дело среди отмененных приговоров).

Так О. был осужден за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее за собой смерть человека. Следуя по улице пос. Малаховка, О. во время движения задним ходом с одной улицы на другую, в нарушение запрещающего это делать пункта Правил дорожного движения не принял всех мер предосторожности и совершил наезд на пересекавшую дорогу М., причинив ее здоровью легкий вред. Однако в результате этого повреждения у М. возникло воспаление, некроз ткани правого бедра и сепсис, от которого она скончалась в больнице. В заключении экспертизы по этому делу отмечалось, что есть причинная связь между причиненным О. повреждением и возникшим впоследствии воспалением, но она не прямая, так как основное значение для неблагоприятного исхода имело предшествующее травме состояние травмированной конечности из-за гипертонической болезни. Отсутствие прямой причинной связи должно влечь за собой прекращение дела. Ответственность по ст. 264 возможна лишь в случае, когда допущенное нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспорта причинно связано с наступлением последствий, предусмотренных этой статьей.

Особенность причинной связи при совершении рассматриваемых преступлений заключается в том, что она должна быть установ-

<sup>93</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. 1999. С. 42.

лена в связи не просто с действием или бездействием лица, а именно с нарушением им Правил дорожного движения. Действие (бездействие), хотя и находившееся в определенной связи с общественно опасным результатом, но не нарушившее установленных правил, не может рассматриваться в качестве преступного и влекущего за собой применение мер уголовной ответственности.

Так, судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР отменила приговор народного суда и последующее решение вышестоящей судебной инстанции, прекратив производство по делу Ж., осужденного по ч. 2 ст. 211 УК РСФСР (ч. 2 ст. 264 УК РФ). Ж. был признан виновным в том, что, следуя на вверенной ему автомашине, заехал на неровный участок дороги, не справился с управлением, в результате чего машина опрокинулась, при этом пассажир, находившийся в машине, погиб. В своем определении по этому делу судебная коллегия указала, что данная авария произошла из-за неисправности участка дороги, который не был обозначен предупредительными знаками, а водитель не допустил нарушения Правил дорожного движения. В данном случае не исключена причинная связь между таким последствием, как смерть пассажира и бездеятельность лиц, ответственных за эксплуатацию участка дороги, на котором произошла авария.

Установление прямой причинной связи по делам о транспортных преступлениях представляет зачастую особую сложность из-за того, что последствия таких преступлений в ряде случаев являются результатом взаимодействия нескольких участников дорожного движения. Кроме того, нарушения могут быть частично обусловлены состоянием дороги или средств, обеспечивающих безопасность движения, особенностями погоды и пр., т. е. многими причиняющими факторами.

Так, весьма часто сопричинителем последствий транспортных происшествий является сам потерпевший. Например, в 1998 г. по вине пешеходов было совершено 47,6 тыс. дорожно-транспортных происшествий. Вина пешехода не исключает ответственности лица, управляющего транспортным средством, если им были нарушены Правила дорожного движения, и это повлекло в совокупности с поведением потерпевшего причинение указанных в ст. 264 последст-

вий. При отсутствии же нарушений Правил дорожного движения ответственность водителя должна быть исключена.

Например, М. был осужден к 5 годам лишения свободы за нарушение Правил дорожного движения. Он был признан виновным в том, что ехал через перекресток с повышенной скоростью и сбил перебежавшего улицу несовершеннолетнего Б., который от полученного ранения скончался. Приговор был отменен по протесту прокурора, и при последующем рассмотрении было установлено следующее. М. проезжал через перекресток с дозволенной на этом участке дороги скоростью. Навстречу ему двигалась грузовая машина. Неожиданно сзади встречной машины, на расстоянии 1,4 м выбежал подросток Б. М. резко затормозил машину и повернул ее вправо, однако предотвратить наезд ему не удалось. Б. ударился о левую переднюю часть автомашины. Согласно заключению дорожно-транспортной экспертизы в сложившихся дорожных условиях у М. не было технической возможности предотвратить наезд, и дело было прекращено.

Вместе с тем нарушение Правил дорожного движения одним из водителей не освобождает других водителей от обязанности принять зависящие от них меры для предотвращения аварий.<sup>94</sup> Однако водитель не может нести ответственность за аварию, вызванную неправильными действиями другого водителя или аварийным состоянием дороги при отсутствии нарушения им Правил дорожного движения, т. к. в этих случаях отсутствует один из обязательных признаков объективной стороны — общественно опасное, противоправное, виновное деяние.

Таким образом, установление причинной связи при дорожно-транспортных происшествиях включает 3 этапа: 1) необходимость установления временной последовательности событий, т. е. предшествует ли во времени нарушение Правил дорожного движения наступившим общественно опасным последствиям; 2) определение возможности наступления таких последствий без допущенного нарушения Правил (в случае, если последствия наступили бы и без данного конкретного нарушения Правил причинная связь отсутству-

100-1000

<sup>94</sup> Практика прокурорского надзора при рассмотрении судами уголовных дел. Сб. документов. М., 1987. С. 452–453.

ет) и 3) выяснение наличия субъективного основания уголовной ответственности — вины.

При характеристике объективной стороны рассматриваемого преступления определенное значение имеет такой ее факультативный признак, как место совершения дорожно-транспортного преступления. Законодатель не включил этот признак в число обязательных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264. Однако в разъяснениях Пленумов Верховных Судов этому признаку уделено определенное внимание. Так, в п. 6 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. говорится, что ответственность за рассматриваемое преступление «...наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, например, на шоссе, улице, железнодорожном переезде, во дворе, на полевых работах, при движении на территории предприятия»<sup>95</sup>.

В доктрине уголовного права это положение вызвало возражения. Отмечалось, что на территории предприятий Правила дорожного движения могут не действовать. Это касается, например, внутрицехового транспорта (автокранов, автокаров), безопасность работы которых регламентируется отраслевыми правилами техники безопасности<sup>96</sup>. Однако представляется, что даже при таких обстоятельствах определяющим квалификацию должен служить характер работы. Так, перемещение даже внутри предприятия самоходного автокрана к месту его работы с нарушением правил безопасности движения может влечь за собой квалификацию по ст. 264 в случае причинения указанных в законе последствий. Причинение же того же вреда в процессе осуществления этим краном производственного процесса является нарушением правил по технике безопасности или преступлением против личности. Именно по ст. 106 УК РСФСР (неосторожное убийство) в конечном итоге были квалифицированы действия вышеупомянутого П.

Время совершения дорожно-транспортного происшествия также относится к числу факультативных признаков объективной стороны.

<sup>95</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. С. 42.

<sup>96</sup> Курс советского уголовного права. Т. 5. Л., 1981. С. 84–85.

Однако его установление играет значительную роль при разработке профилактических мероприятий. Самый высокий уровень аварийности из года в год отмечается в июне — октябре с максимумом в августе. Наибольшее количество ДТП приходится на период от 11 до 18 час (37,6 %) и с 18 до 22 час (26,3 %) <sup>97</sup>.

Наиболее распространенным нарушением Правил дорожного движения являются наезды на пешеходов и велосипедистов. Так, в Москве они составляют более 60% от общего числа дорожных происшествий.

Правилами учета все дорожно-транспортные происшествия подразделяются на следующие виды: столкновения, опрокидывания, наезды на пешеходов, наезды на велосипедистов, наезды на гужевой транспорт, наезды на животных, прочие происшествия <sup>98</sup>.

*Субъективная сторона* транспортных преступлений характеризуется неосторожной виной, которая может быть как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности. При легкомыслии виновный предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение. При небрежности лицо не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть. При легкомыслии виновный может надеяться на свой опыт, надежность техники и другие, объективно существующие обстоятельства, хотя обязанность предвидеть последствия и не допустить их возложена на него правилами безопасности движения. При небрежности он не сознает возможности аварии. При этом, как при легкомыслии, так и при небрежности, само нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения, может быть как осознанным, так и неосознанным. Представляется теоретически неоправданным устанавливать различные формы вины в отношении деяния и в отношении последствий. Так, в одном из учебников утверждается, что «сами правила

<sup>97</sup> Преступность и правонарушения 1997. Стат. сб. М., 1998. С. 133.

<sup>98</sup> Подробнее см.: Чучуев А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ульяновск, 1997. С. 35–36; см. также: Уголовное право России. Учебник для вузов: В 2 т. Т. 2. Особенная часть. М., 1999. С. 565–566.

дорожного движения и эксплуатации транспортных средств могут быть нарушены как неосторожно, так и умышленно»<sup>99</sup>. Закон не требует установления формы вины в отношении деяния в материальных составах неосторожных преступлений. В нем говорится об осознанности опасности своего поведения лишь при совершении умышленных преступлений. В неосторожных же преступлениях согласно закону учитывается лишь возможность осознания наступления общественно опасных последствий.

Рассматриваемое деяние чаще всего совершается по легкомыслию (2/3 дорожно-транспортных преступлений). Характерно, что 87 опрошенных водителей, осужденных за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств заявили, что они в разной степени осознавали, что допущенные ими нарушения могут привести к вредным последствиям<sup>100</sup>.

Нарушение правил безопасности функционирования транспорта, повлекшее за собой указанные в ст. 264 последствия, совершенные умышленно, к числу транспортных преступлений не относятся. Это преступление против личности, против собственности и другие в зависимости от направленности умысла и наступивших последствий.

В теории уголовного права время от времени делались попытки допущения возможности косвенного умысла при совершении авто-транспортных преступлений. Так, В. В. Лукьянов утверждал, что «дорожно-транспортные преступления в одних случаях (при умышленной форме вины по отношению к действию и последствиям) должны быть отнесены к разряду умышленных деяний, а в других (при умышленном или неосторожном отношении — к действию и неосторожности — к последствиям) признаваться неосторожными»<sup>101</sup>. Такое мнение, на наш взгляд, обусловлено тем, что в ряде случаев незначительная обоснованность надежды на благоприятный исход дела в конкретной ситуации, плюс мотивация нарушения правил типа хулиганства, лихачества, озорства и т. п. действительно

<sup>99</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 541.

<sup>100</sup> Кононов А. Л. Значение субъективной стороны для определения наказания за неосторожные преступления // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. Тюмень, 1991. С. 47–48.

<sup>101</sup> Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. С. 108–111.

приближают такие деяния к умышленным. Однако в правоприменительной практике до вступления в силу УК не встречались дела о нарушениях правил дорожного движения, в которых можно было бы обнаружить косвенный умысел. Наличие косвенного умысла при нарушениях Правил дорожного движения свидетельствует об ином характере преступного деяния и требует инкриминировать виновному одно из умышленных преступлений против личности. УК 1996 г. однозначно отнес рассматриваемые преступления к числу неосторожных деяний.

Преступлением не является такое нарушение правил безопасности функционирования транспорта, при котором лицо, управляющее транспортным средством, не должно и не могло предвидеть наступления указанных в ст. 264 последствий. Подобные нарушения должны рассматриваться как невиновное причинение вреда (казус).

Так, Куделинский был осужден за нарушение правил безопасности эксплуатации транспортного средства, которое выразилось в том, что он перевозил на необорудованной для перевозки людей грузовой автомашине (ГАЗ-51) К-ва. Будучи в состоянии опьянения, в пути следования К-в выпал из кузова автомашины, попал под колеса и погиб. Однако К. утверждал, что К-в тайно залез в кузов и он его не видел. Следовательно, потерпевший, проявив грубую неосторожность, сам поставил себя в опасное состояние. Верховный суд, прекращая дело К., указал, что он не может нести ответственность за гибель К-ва, так как не знал и не мог знать, что потерпевший находится в машине.

Мотив нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта на квалификацию не влияет. Исследования показали, что таким мотивом чаще всего бывает переоценка своего опыта и способностей, стремление проявить удачу, лихачество, пренебрежительное отношение к правилам, обеспечивающим безопасное функционирование транспорта, невнимательное отношение к вождению и пр.<sup>102</sup> Иногда мотивом является производственная необходимость, как ее понимает виновный. Учет характера побуждений лица, толкнувших его на нарушение правил безопасности движения и эксплуа-

<sup>102</sup> Так, установлено, что к авариям на дорогах зачастую приводят переговоры по сотовым телефонам во время управления транспортным средством.

тации транспорта, имеет большое значение при индивидуализации наказания. Проводимые исследования показывают, что более половины нарушений Правил дорожного движения совершаются в результате пренебрежения соответствующими правилами.

Субъектом рассматриваемого преступления может быть вменяемое, достигшее 16 лет лицо, управляющее одним из видов транспортных средств, перечисленных в ст. 264. В некоторых случаях фактический возраст может быть выше, так как к управлению отдельными видами транспорта (например, трамваем, автобусом, троллейбусом) допускаются только лица более старшего возраста.

При квалификации содеянного по ст. 264 не имеет значения были ли у гражданина водительские права на управление транспортом или нет, закреплено ли за ним транспортное средство по работе или оно является частной собственностью (в том числе и его), допустил ли он нарушение во время исполнения служебных обязанностей либо во внерабочее время.

Существенным признаком субъекта преступления, предусмотренного ст. 264, является то, что во время совершения этого преступления он управляет транспортным средством. Так, Верховный Суд РФ отменил приговор по делу Б., указав, что субъектом преступления, предусмотренного ст. 264, может быть только лицо, управляющее транспортным средством. Обстоятельства этого дела таковы: Б-ин подъехал на автомашине к зданию и вышел из нее. Затем он крикнул Б., находящегося в машине на месте рядом с водительским, чтобы тот повернул ключ зажигания и прогрел машину. Б., не проверив, находится ли рычаг переключения скоростей в нейтральном положении или автомобиль стоит на ручном тормозе, повернул ключ зажигания, в результате чего машина резко дернулась и поехала назад, придавив Б-на, который скончался. Б. был осужден по ч. 2 ст. 264 УК<sup>103</sup>. Ошибка суда в данном случае была вызвана неправильным определением признаков субъекта, которым может быть только лицо, управляющее транспортным средством и допустившее нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспорта в процессе движения.

<sup>103</sup> Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1999. № 5. С. 21–22.

Итак, субъект рассматриваемого преступления — специальный. В практике также имели место случаи неправильной квалификации действий лиц, управляющих учебной машиной с двойным управлением.

Так, курсант С. выехал с инструктором Г. для практической езды на учебной автомашине ГАЗ-51. Во время поездки в кузов необорудованной машины с разрешения Г. сели трое граждан. Следуя со скоростью 67,5 км/ч, С. на крутом спуске не справился с управлением, растерялся, а Г. не принял своевременных мер к предотвращению аварии, в результате чего автомашина перевернулась. Один из пассажиров скончался, а двум другим были причинены телесные повреждения. И С., и Г. были осуждены по ч. 2 ст. 211 УК 1960 г. (ч. 2 ст. 264 УК 1996 г.). Позднее дело С. было прекращено по следующим основаниям: хотя С. находился за рулем (до этого с ним было проведено всего 2 занятия), учебной машиной, оборудованной двойным управлением, фактически управлял инструктор Г., который был обязан своевременно выключить сцепление и затормозить машину. Однако Г. в нарушение Правил дорожного движения посадил в кузов необорудованной для перевозки людей машины трех пассажиров, производил учебную езду по дороге со сложными условиями движения и не выполнил требования Правил о внимательном наблюдении за дорожной обстановкой и о своевременном принятии мер к снижению скорости и остановке транспорта<sup>104</sup>. Кодекс РФ об административных правонарушениях 2001 г. содержит значительное количество статей, предусматривающих ответственность за различные виды нарушения правил безопасности и эксплуатации транспортных средств (ст. 11.23–11.29, 12.1–12.28). Главным отличительным признаком этих правонарушений от уголовно-наказуемых деяний является отсутствие в результате их совершения последствий в виде причинения вреда средней тяжести и более тяжкого.

Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств предусмотрена УК подавляющего большинства зарубежных стран.

В УК Азербайджана (ст. 263), Белоруссии (ст. 317), Узбекистана (ст. 266), Кыргызстана (ст. 281), Таджикистана (ст. 212), Казахстана

<sup>104</sup> Практика прокурорского надзора при рассмотрении судами уголовных дел. Сб. документов. М., 1987. С. 446–448.

(ст. 296), Украины (ст. 286) рассматриваемый состав преступления сконструирован так же, как и в УК РФ, за исключением некоторых квалифицирующих это деяние признаков. Например, в ч. 3 ст. 266 Узбекистана в качестве особо квалифицирующих признаков предусмотрены: человеческие жертвы, катастрофы и иные тяжкие последствия.

УК Литовской республики так же, как и в УК Латвийской республики (ст. 260), одним из отягчающих обстоятельств нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта признается совершение этого преступления в состоянии опьянения (ст. 246). Кроме того, в УК Литовской республики имеется самостоятельная статья (247) об ответственности водителя трактора или другой самоходной машины за установленные правила безопасности производства работ, повлекшие за собой причинение определенного вреда личности или собственности. Наличие в УК такой статьи позволяет четко разграничить нарушения соответствующих правил водителями самоходных машин при их движении и при использовании их для производства специальных работ.

В уголовных кодексах отдельных стран ответственность за посягательства на безопасную работу транспорта предусмотрена в одной статье с посягательствами на деятельность воздушного и водного транспорта. Например, в ст. 237 УК Швейцарии говорится о препятствовании работе «общественного транспорта, а именно уличного, воздушного или водного...»

В кодексах ряда зарубежных стран транспортные преступления признаются совершаемыми умышленно. При этом наказание смягчается, если устанавливается неосторожная вина. Составы преступлений в этих случаях сконструированы как составы конкретной опасности. Конкретные же последствия (в основном это смерть и тяжкий вред здоровью) выступают в качестве квалифицирующих это деяние признаков.

В УК Польши в гл. XXI «Преступления против безопасности движения» также предусмотрена ответственность за умышленное нарушение правил безопасности движения сухопутного транспорта, если такое нарушение угрожает жизни или здоровью многих людей либо имуществу в больших размерах (ст. 173 § 1). При этом ответственность дифференцирована в зависимости от того, действовал ли

виновный умышленно или неумышленно, от тяжести последствий, от стадии преступления, от характера посткриминального поведения и др. Наказание в соответствии со ст. 178 назначается за указанное преступление, если виновный был в состоянии опьянения или скрылся с места происшествия, в размере до верхнего предела, установленного в санкции наказания, увеличенного наполовину.

Ответственность за транспортные преступления весьма детально регламентирована в Дорожном кодексе Франции и УК ФРГ.

Так, в УК ФРГ нарушением правил безопасности движения (§ 315с) признается управление транспортом лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием другого одурманивающего средства, а также лицом, имеющим психический или физический недостаток, лишаящий его возможности безопасно вести транспортное средство. Нарушение правил дорожного движения признается грубым в случаях непредставления права преимущественного проезда, нарушения правил обгона, неправильного движения по пешеходным дорожкам, превышения допустимой скорости движения, несоблюдения правил правостороннего движения на участках дороги с пониженной видимостью, неправильного разворота на автобанах или улицах, отсутствия обозначения стоящих или останавливающихся транспортных средств, из-за чего они становятся плохо видимыми. Такие нарушения признаются умышленными и влекут за собой при наличии угрозы жизни или здоровью другого человека или чужой вещи, имеющей значительную стоимость, наказание в виде лишения свободы на срок до 5 лет или денежный штраф. Более легкое наказание предусмотрено за неосторожное создание опасности или неосторожное причинение вреда. Следовательно, в перечне § 315с нашли отражение наиболее опасные и частые нарушения правил безопасности движения.

В УК Испании довольно тщательно дифференцирована ответственность в зависимости от характера действий. Наиболее суровое наказание предусмотрено для тех, «кто будет вести автомобиль или мотоцикл с явным безрассудством и поставит в конкретную опасность жизнь или здоровье людей» (ст. 381). Совершение такого же деяния с сознательным пренебрежением к жизни других людей согласно ст. 384 влечет за собой более суровое наказание. Следующим

по степени опасности является отказ водителя подвергнуться законно установленному освидетельствованию для проверки того, не находится ли это лицо, управляющее транспортным средством, под влиянием алкогольных напитков или одурманивающих веществ (ст. 380). Это деяние рассматривается как тяжкое неповиновение. В ст. 376 предусмотрена ответственность тех лиц, которые управляют автомобилем или мотоциклом, «находясь под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно алкогольных напитков».

Управление любым транспортным средством в состоянии опьянения признается УК многих стран отягчающим рассматриваемое деяние признаком, что представляется практически и теоретически оправданным. Так, ежегодно более четверти всех дорожно-транспортных происшествий совершается по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения<sup>105</sup>. Например, в 1998 г. по вине таких водителей имело место 23 961 дорожно-транспортное преступление. Каждое четвертое ДТП происходило по вине нетрезвых пешеходов<sup>106</sup>.

В УК некоторых зарубежных стран ответственность водителей за нарушение правил безопасности движения автотранспорта не предусмотрена, например, в УК Австрии, Голландии, Дании, Китая, Швеции и др. В этих странах нарушение правил безопасности движения влечет за собой уголовную ответственность только при наличии последствий и квалифицируется по соответствующим статьям, предусматривающим такие последствия.

Таким образом, законодательство различных зарубежных стран в части уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения отличается значительным разнообразием. Изучение опыта зарубежного законодателя позволит плодотворнее вести работу по дальнейшему совершенствованию Российского уголовного законодательства.

**в) Оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265).** Ст. 265 является новеллой УК 1996 г. Она предусматривает ответственность лица, управляющего транспортным

<sup>105</sup> См. сб. Состояние преступности в России за 1996 г. М., 1997. С. 32; Преступность и правонарушения 1997. Стат. сб. М., 1998. С. 139.

<sup>106</sup> Преступность и правонарушения. 1998. Стат. сб. М., 1999. С. 137.

средством, нарушившего Правила дорожного движения и покинувшего вопреки этим же Правилам место происшествия, несмотря на то, что имелся пострадавший (или пострадавшие).

То обстоятельство, что такая статья впервые появилась в российском уголовном законодательстве, отнюдь не означает, что в законодательстве ранее не было ее аналогов. Согласно УК 1960 г. действия водителя, не оказавшего без уважительных причин помощь потерпевшему в результате аварии на месте дорожно-транспортного происшествия, квалифицировалось по ст. 211 и по ч. 2 ст. 127 УК 1960 г. (заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни состоянии, лицом, поставившим потерпевшего в такое состояние). Если же водитель не был виновен в дорожно-транспортном происшествии, но жизнь или здоровье потерпевшего были поставлены под угрозу в результате происшествия с управляемым им транспортным средством, то неоказание потерпевшему помощи также влекло за собой привлечение такого водителя к ответственности, но только по ч. 2 ст. 127 УК 1960 г. (без совокупности со ст. 211)<sup>107</sup>.

Как показали проведенные исследования, более 99% дел по ч. 2 ст. 127 УК РСФСР были возбуждены в отношении лиц, управлявших транспортным средством и оставивших потерпевших на месте происшествия без помощи безотносительно к тому, были ли они признаны виновными в аварии<sup>108</sup>. Ст. 127 УК 1960 г. подвергалась в УК 1996 г. значительным изменениям: была декриминализована ч. 1 этой статьи, предусматривающая ответственность за неоказание помощи лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии, необходимой и явно не терпящей отлагательства помощи, если она заведомо могла быть оказана виновным без серьезной опасности для себя и других лиц, либо за несообщение надлежащим учреждениям или лицам о необходимости оказания помощи<sup>109</sup>. В этой статье (ч. 1) УК 1960 г. была по существу криминализована моральная норма

<sup>107</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. С. 43.

<sup>108</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист. 1998. С. 527.

<sup>109</sup> Наказание за это преступление предусматривалось в виде исправительных работ на срок до 6 месяцев либо общественного порицания, либо применения мер общественного воздействия.

об неоказании помощи лицу, оказавшемуся в опасном для жизни или здоровья состоянии. Применительно к лицам, управляющим транспортным средством, существование такой нормы означало, что любой водитель, проезжающий мимо места аварии, мог стать субъектом этого преступления, если не остановился и не оказал помощи. Поэтому данная норма по существу не применялась, хотя и давала большой процент латентности. Поэтому законодатель вполне обоснованно отказался от криминализации этого аморального (если исходить из моральных принципов оказания помощи нуждающимся в ней) поступка и сохранил в УК 1996 г. только ч. 2 ст. 127 УК 1960 г., текстуально воспроизведя ее в ст. 125 УК. Согласно этой статье уголовно наказуемым признается заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности применять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние.

Из этого состава оставления в опасности законодатель выделил самостоятельный специальный состав (ст. 265), ограничив круг субъектов лицами, нарушившими правила безопасности движения, и отнес это деяние к числу транспортных преступлений. Таким образом, ст. 125 и 265 соотносятся друг с другом как общая и специальная нормы.

Объектом рассматриваемого преступления в доктрине уголовного права большинство ученых называют либо общественную безопасность<sup>110</sup>, либо общественные отношения по поводу обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств<sup>111</sup>, либо безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспортных средств<sup>112</sup>. Очевидно, что эти определе-

<sup>110</sup> См. напр.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации, судебный Вердикт. М., 1996. С. 480.

<sup>111</sup> См., напр.: Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист. 1998. С. 527.

<sup>112</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 547. В этом случае авторы несколько непоследовательны, так как на с. 533 утверждается, что «оставление места происшествия не создает опасности для движения или эксплуатации транспорта».

ния однотипны и различаются лишь терминологически. Иное мнение высказал А. И. Чучаев: «Объектом является жизнь и здоровье лиц, потерпевших при дорожно-транспортном происшествии»<sup>113</sup>. Представляется, что это последнее мнение является теоретически и практически обоснованным, так как только с большой натяжкой можно сказать, что оставление места дорожно-транспортного происшествия посягает на безопасность движения и тем более эксплуатации транспорта. Ст. 265 помещена в главу о транспортных преступлениях, во-первых, потому, что при оставлении места дорожно-транспортного происшествия нарушаются Правила дорожного движения; во-вторых, она характеризует посткриминальное поведение лица, виновного в аварии; и, в-третьих, применяется только в совокупности со ст. 264 и, следовательно, учитывается по существу как квалифицирующий признак этого деяния.

Таким образом, безопасность движения выступает как объект рассматриваемого преступления постольку, поскольку речь идет о дорожно-транспортном правонарушении, явившемся результатом нарушения Правил дорожного движения. Само же оставление места дорожно-транспортного происшествия посягает на личность потерпевшего. В этих случаях водитель, нарушивший Правила дорожного движения и поставивший потерпевшего в опасное для жизни и здоровья положение, не выполняет возложенной на него правовой обязанности оказания такому лицу помощи.

В соответствии с положениями Общей части УК о поощрении позитивного посткриминального поведения данная статья призвана способствовать снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий<sup>114</sup>.

В литературе справедливо отмечалось, что это деяние «заслуживает уголовного наказания отнюдь не за создание опасности для

---

<sup>113</sup> Чучаев А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ульяновск. 1997. С. 39. — Это же мнение высказано им и в учебнике «Уголовное право России. Особенная часть». Т. 2. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 580.

<sup>114</sup> В доктрине уголовного права предлагалось сконструировать квалификационный состав нарушения Правил дорожного движения, отнеся к числу квалифицирующих это деяние признаков такой: «...нарушитель скрылся с места происшествия, не оказав помощи потерпевшему» (Основания уголовно-правового запрета. Криминализации и декриминализации. М., 1982. С. 279–280).

движения или эксплуатации транспорта, а за попытку виновного скрыться от ответственности»<sup>115</sup>.

Попытка теоретического обоснования отнесения данного преступления к числу деяний, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, сделана в одном из учебников. Его авторы отмечают, что «основанием уголовной ответственности за рассматриваемое преступление служит не само по себе оставление места дорожно-транспортного происшествия, а только сопряженное с нарушением лицом, управляющим транспортным средством, правил его движения или эксплуатации, повлекшим преступные последствия, указанные в ст. 264 УК».<sup>116</sup> На этом основании делается вывод, что объектом данного деяния являются безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, так как ст. 265 выполняет вспомогательную роль по отношению к ст. 264, а следовательно, объект один и тот же. Можно, конечно, считать, что ст. 265 выполняет вспомогательную роль, поскольку ее диспозиция носит ссылочный характер и отсылает в части определения последствий к ст. 264 и к тому же она может применяться только по совокупности со ст. 264 УК. Однако даже при этом назначение ст. 265 заключается в обеспечении охраны жизни и здоровья лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Безопасности движения и эксплуатации транспортного средства при этом ущерба не причиняется, если только не считать, что, «удирая» с места происшествия, водитель может превысить скорость.

Если же считать оставление места дорожно-транспортного происшествия самостоятельным преступлением, то следует признать, что оно опять же посягает не на безопасность движения, а на жизнь и здоровье лиц, потерпевших в процессе аварии транспортного средства и нуждающихся в помощи.

С объективной стороны рассматриваемое преступление выражается в том, что лицо, управляющее транспортным средством, без разрешения работника ГИБДД<sup>117</sup> или милиции покидает после совершенной им аварии место дорожно-транспортного происшествия,

<sup>115</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 403.

<sup>116</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 547.

<sup>117</sup> Государственная инспекция по безопасности дорожного движения.

несмотря на то, что для него очевидна необходимость оказания помощи потерпевшему и имеется возможность такую помощь оказать. При дорожно-транспортном происшествии причастный к нему водитель обязан в соответствии с п. 2.5 Правил дорожного движения немедленно остановить транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки. Пункт 7.2 Правил обязывает такого водителя принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшему, вызвать «Скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном или, если это невозможно, на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение.

В уголовно-правовой литературе высказываются различные мнения относительно водителей, не нарушивших Правила дорожного движения, но ставших очевидцами аварий и сознающих необходимость оказания помощи потерпевшему. Некоторые ученые полагают, что «не содержит состава данного преступления и оставление места ДДТ его участником, не нарушившим Правила дорожного движения»<sup>118</sup>. Другие считают, что «при отсутствии с его (водителя) стороны вины в создании уголовно наказуемой обстановки ДТП содеянное им квалифицируется лишь по ст. 265 УК, если окажутся налицо все иные признаки состава этого преступления»<sup>119</sup>. Хотелось бы сразу отметить, что такой ситуации быть не может, так как в ст. 265 говорится о лице, нарушившем Правила дорожного движения, в результате чего наступили указанные в ст. 264 последствия.

Наконец, согласно третьему мнению, если последствия наступили «в результате виновных действий потерпевшего либо других лиц, а водитель оставил место происшествия, не оказав помощи потерпевшему, то содеянное им может быть квалифицировано по ст. 125 УК»<sup>120</sup> (оставление в опасности). Эта точка зрения соответствует

---

<sup>118</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист, 1998. С. 528. — В этом же учебнике при характеристике объективной стороны оставления в опасности (С. 125) отмечается, что водитель, не нарушивший правила дорожного движения, но сбивший пешехода, виновного в таком нарушении, может подлежать уголовной ответственности (С. 105).

<sup>119</sup> Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., 1999. С. 340.

<sup>120</sup> Уголовный Кодекс Российской Федерации. Научно-практический комментарий. Варшава, 1997. С. 508.

разъяснению, данному Пленумом Верховного Суда СССР в Постановлении от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях». Согласно п. 5 этого постановления, «если водитель не был виновен в преступном нарушении указанных правил, но жизнь или здоровье потерпевшего были поставлены под угрозу в результате происшествия с управляемым им транспортным средством, то невыполнение водителем обязанности по оказанию помощи потерпевшему влечет ответственность по ч. 2 ст. 127 УК РСФСР (ст. 125 УК РФ)...»<sup>121</sup>. Как видим, Пленум говорит об ответственности за неоказание помощи потерпевшему тех водителей, которые не нарушили Правила дорожного движения, но ДТП произошло с управляемым им транспортным средством (например, нарушения других участников движения, вина потерпевшего и пр.).

Водитель, не нарушивший Правила дорожного движения, не может быть привлечен к ответственности ни по ст. 125, ни тем более по ст. 265, если только жизнь или здоровье потерпевшего не были поставлены под угрозу в результате происшествия с управляемым им средством. В этих последних случаях согласно Правилам дорожного движения водитель обязан дожидаться работников ГИБДД, которые и предпринимают необходимые меры по расследованию данного происшествия. Иными словами, вопрос о вине водителя должен решаться не им самим, а работниками ГИБДД. Однако во всех случаях, когда вина водителя в отношении дорожно-транспортного происшествия отсутствует, но управляемым им транспортным средством причинен вред человеку, правовой обязанностью водителя является оказание помощи потерпевшему. Невыполнение этой обязанности может повлечь за собой привлечение к ответственности по ст. 125, но не по ст. 265.

В тех случаях, когда водитель транспортного средства, нарушивший Правила дорожного движения не имел возможности оказать помощь пострадавшему вследствие полученной им самим травмы или иных уважительных причин, его ответственность исключается.

<sup>121</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. 1999. С. 43.

Оставление места дорожно-транспортного происшествия квалифицируется по ст. 265 только при наступлении таких последствий, как тяжкий или средней тяжести вред здоровью потерпевшего, смерть одного или более лиц. Эти последствия предусмотрены в ст. 264 и диспозиция ст. 265 в части последствий отсылает именно к этой статье. Они являются, в первую очередь, последствием нарушения Правил дорожного движения. Прямая причинная связь между оставлением места дорожно-транспортного происшествия и указанными в ст. 264 последствиями отсутствует. Наступление последствий, предусмотренных в ст. 264, означает, что такое преступление, как нарушение Правил дорожного движения, окончено. И только после этого может быть совершено преступление, предусмотренное ст. 265. Само по себе оставление места дорожно-транспортного происшествия не влечет последствий, влияющих на квалификацию деяния. Ссылка на ст. 265 относительно последствий означает, что если при дорожно-транспортном происшествии причиняется только материальный ущерб или легкий вред здоровью потерпевшего, оставление места происшествия даже при наличии вины водителя уголовной ответственности по ст. 265 не влечет. Следовательно, состав преступления, предусмотренный ст. 265, сконструирован законодателем как состав формальный, совершаемый путем бездействия, так как виновный в дорожно-транспортном происшествии не выполняет возложенной на него правовой обязанности.

Такой факультативный признак объективной стороны, как место совершения преступлений, включен законодателем в качестве обязательного признака рассматриваемого состава преступления. Местом в этом случае является используемая для дорожного движения территория, ограниченная пределами дорожно-транспортного происшествия. Преступление окончено с момента оставления дорожно-транспортного происшествия при условии, что до этого лицом, управляющим транспортным средством, совершено преступление, предусмотренное ст. 264.

Оставление места дорожно-транспортного преступления является довольно распространенным деянием с довольно наглядно выраженной негативной динамикой. Так, количество зарегистрированных по ст. 265 преступлений составляло: в 1997 г. — 2430, в

1998 г. — 3518, в 1999 г. — 4008, в 2000 г. — 4215. При этом число выявленных лиц, покинувших место ДТП, бывает довольно значительным. Так, в 2000 г. их количество составило всего 76 человек.

По вопросу о *субъективной стороне* рассматриваемого деяния в доктрине уголовного права высказываются различные точки зрения. Некоторые авторы считают, что оставление места дорожно-транспортного происшествия является преступлением умышленным, совершаемым с прямым умыслом<sup>122</sup>. Другие же полагают, что неосторожное отношение к последствиям, предусмотренным в ст. 264, характеризует рассматриваемое преступление как неосторожное<sup>123</sup>. Третьи предлагают считать, что в отношении факта оставления места дорожно-транспортного происшествия имеет место прямой умысел, а в отношении последствий — неосторожность<sup>124</sup>. Наконец, согласно четвертому мнению «фактически лицо, оставляющее место ДТП, может желать или допускать наступление указанных последствий. В таком случае его вина умышленная. Но оно может причинять эти последствия путем оставления места ДТП и по неосторожности»<sup>125</sup>.

Наиболее обоснованной представляется первая точка зрения. Рассматриваемое преступление совершается с прямым умыслом — лицо сознает, что нарушает Правила дорожного движения, обязывающие его остановиться в случае совершения дорожно-транспортного происшествия, и желает их нарушить, чтобы не быть привлеченным к ответственности за совершенную аварию. Для этого преступления характерны и определенный мотив и цель, которые хотя, будучи факультативными признаками рассматриваемого состава преступления, и не влияют на квалификацию деяния, однако обязательно учитываются при индивидуализации наказания. Мотивом и целью оставления места дорожно-транспортного происшествия являются: мотив — избежать ответственность за совершенное преступление, цель — скрыться с места происшествия до появления

<sup>122</sup> Уголовное право России. Особенная часть. М., 1996. С. 315–316.

<sup>123</sup> Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., Олимп АСТ. 1997. С. 522.

<sup>124</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 549.

<sup>125</sup> Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., 1999. С. 341.

работников ГИБДД. Наличие таких мотива и цели свидетельствует о том, что виновный действует с прямым умыслом. Косвенного умысла при совершении этого преступления, сконструированного по типу формальных составов, быть не может. Субъект не может безразлично относиться к своему поведению: он либо желает поступить в конкретной ситуации определенным образом, либо не желает. Отношение же к последствиям не определяет субъективную сторону рассматриваемого деяния, так как они не находятся в прямой причинной связи с оставлением места дорожно-транспортного происшествия. Водитель может понимать, что имеет место серьезная авария, может полностью это не осознавать, но в любом случае ответственность его по ст. 265 определяется признаками состава преступления, предусмотренного ст. 264, так как отсутствие хотя бы одного из признаков данного состава преступления исключает и возможность привлечения к ответственности по ст. 265.

Субъект рассматриваемого преступления специальный — это лицо, управляющее транспортным средством и нарушившее Правила дорожного движения, что явилось причиной дорожно-транспортного происшествия, повлекшего за собой причинение указанных в ст. 264 последствий. В отличие от субъекта преступления, предусмотренного ст. 264, в данном случае субъект вторично нарушает Правила дорожного движения, покидая место аварии. Подводя итог изложенному, следует отметить, что в доктрине уголовного права высказывалось мнение, что «вряд ли можно признать обоснованным включение в эту главу состава оставления места дорожно-транспортного происшествия лицом, нарушившим правила движения или эксплуатации транспорта, ибо указанное деяние заслуживает уголовного наказания отнюдь не за создание опасности для движения или эксплуатации транспорта, а за попытку виновного скрыться от ответственности»<sup>126</sup>. Действующий Кодекс РФ об административных правонарушениях 2001 г. содержит норму, согласно которой в случае оставления водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он был, он может быть подвергнут взысканию в ви-

<sup>126</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 403; см. так же: Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 533.

де административного штрафа в размере от 10 до 15 минимальных размеров оплаты труда или лишения права управления транспортными средствами на срок от 6 месяцев до одного года, или административного ареста на срок до 15 суток (ч. 2 ст. 12.27. — Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием). Отграничительным признаком в этом случае является отсутствие последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

Интересно отметить, что в УК Германии имеется норма, устанавливающая ответственность за «незаконное оставление места дорожно-транспортного происшествия» (§ 142). Это преступление не рассматривается как транспортное преступление и поэтому § 142 не включен в раздел 28 «Общественные преступные деяния», где находятся все транспортные преступления, а помещен в раздел 7 УК «Преступные деяния против общественного порядка». В этой норме предусмотрена ответственность участника дорожно-транспортного происшествия,<sup>127</sup> который скрылся с того места, где произошло дорожно-транспортное происшествие, прежде чем он сделал «возможным установить свою личность, принадлежность транспортного средства и степень своего участия в дорожно-транспортном происшествии посредством своего присутствия...», а также прежде чем он выждал время, которое необходимо для того, чтобы кто-либо был готов установить обстоятельства происшествия.

В данном случае охраняемым правовым благом являются «исключительно гражданско-правовые интересы участников дорожно-транспортного происшествия, связанные с выдвижением ими претензий по возмещению вреда. Поэтому, по мнению германских правоведов, это преступление является имущественным деликтом абстрактной опасности»<sup>128</sup>. В этом же § 142 содержится и поощрительная норма, согласно которой суд смягчает наказание или отказывается от него на основании § 49 абз. 1 (особые смягчающие обстоятельства, предусмотренные законом) в случаях, когда участник дорожно-

<sup>127</sup> Участниками дорожно-транспортного происшествия согласно п. 5 § 142 является каждый, чье поведение по обстоятельствам происшествия могло повлечь за собой создание ситуации, связанной с дорожно-транспортным происшествием.

<sup>128</sup> Серебренникова А.В. Основные черты Уголовного кодекса ФРГ. М., 1999. С. 48.

транспортного происшествия добровольно в течение 24 часов делает возможным установление обстоятельств происшествия.

В УК некоторых стран оказание помощи потерпевшим лицом, совершившим дорожно-транспортное происшествие, рассматривается как смягчающее обстоятельство. Так, в УК Болгарии в ст. 343а говорится, что если лицо после нарушения правил движения и причинения в результате этого телесного повреждения или смерти сделало все от него зависящее для оказания помощи потерпевшему или потерпевшим, наказание смягчается. Далее в последующих частях ст. 343а подробно регламентируется, как смягчается наказание при наступлении различных по тяжести последствий. Такое смягчение наказания предусмотрено УК Болгарии при нарушении безопасности движения любого вида транспорта, т. е. подвижного железнодорожного состава, воздухоплавательного средства, механического перевозочного средства, судна, боевой или специальной машины.

В УК ФРГ в § 320 (деятельное раскаяние) предусмотрено право суда смягчить наказание или отказаться от него, если лицо, виновное в совершении отдельных транспортных преступлений, перечисленных в указанной статье, добровольно предотвращает грозящую опасность, прежде чем наступает значительный ущерб. Одновременно с нормой о деятельном раскаянии в разделе 28 (Общественные преступные деяния) содержится также норма о неоказании помощи. В § 323с сказано: «Кто не оказывает помощь при несчастных случаях или общей опасности или при бедственном положении, несмотря на то, что такая помощь необходима и по обстоятельствам может быть им оказана, в том числе без значительной для него опасности и без нарушения других важных обязанностей, наказывается лишением свободы на срок до одного года или денежным штрафом».

Во многих странах оставление места дорожно-транспортного происшествия влечет за собой ответственность за оставление в опасности (например, § 1 ст. 162 УК Польши) или неоказание помощи (например, ст. 128 УК Швейцарии, ст. 195 УК Испании) или оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни состоянии (ст. 125 УК Эстонии) и т. п. и рассматривается по общему правилу как преступления против личности.

Ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия, предусмотрена и в некоторых зарубежных странах. Так, в УК Казахстана к ст. 297, аналогичной ст. 265 УК РФ, содержится следующее примечание: «лицо, оставившее место дорожно-транспортного происшествия в связи с оказанием помощи пострадавшим, освобождается от уголовной ответственности по этой статье».

### **з) Нарушение правил международных полетов (ст. 271).**

Статья об ответственности за данное преступление УК РФ была сохранена без изменений по сравнению с УК РСФСР 1960 г.<sup>129</sup> Опасность нарушения правил международных полетов заключается в том, что они создают угрозу безопасности международного воздушного движения. Поэтому *объектом* рассматриваемого преступления является установленный порядок международных полетов (например, соблюдение определенной высоты полета, мест посадки и пр.), обеспечивающих безопасность движения воздушного транспорта. Отдельные ученые несколько иначе определяют объект рассматриваемого деяния, считая основным объектом реальную угрозу неприкосновенности государственных границ РФ, а факультативным — безопасность движения воздушного судна<sup>130</sup>. Представляется, однако, что посягательством на неприкосновенность Государственной границы Российской Федерации является не рассматриваемое преступление, а деяние, ответственность за которое предусмотрена ст. 322 УК «Незаконное пересечение государственной границы Российской Федерации», которое отнесено законодателем к числу преступлений против порядка управления. Нарушение же правил полета при незаконном пересечении границы влечет за собой ответственность по совокупности ст. 271 и 322, так как это два самостоятельных преступления, посягающих на разные объекты. При этом опасность преступления, предусмотренного ст. 271, в первую очередь обусловлена тем, что нарушение указанных в этой статье правил, представляет угрозу именно безопасности движения воздушного судна, что и определило его отнесение к числу транс-

<sup>129</sup> См. ст. 84 УК РСФСР.

<sup>130</sup> См., напр.: Уголовное право России. Особенная часть. Т. 2. НОРМА-ИНФРА-М.

1999. С. 583.

портных. Поэтому более предпочтительным представляется мнение, согласно которому «объектом преступления является безопасность международных полетов и безопасность Российской Федерации»<sup>131</sup> или «установленный порядок международных полетов, обеспечивающих безопасность движения воздушного судна»<sup>132</sup>.

*Предметом* преступления выступают пилотируемые воздушные транспортные средства, независимо от их принадлежности. Это может быть как российское, так и иностранное воздушное судно. Российское воздушное судно может совершать международные полеты, только будучи занесенным в государственный реестр гражданских воздушных судов и только после соответствующего разрешения министерства гражданской авиации РФ. Иностранные воздушные суда могут осуществлять полеты в воздушном пространстве России по соглашениям, заключенным Россией и иностранным государством или по специальному разрешению на разовый полет, выдаваемому Министерством гражданской авиации РФ.

*С объективной стороны* преступление, предусмотренное ст. 271, предполагает нарушение одного или нескольких правил международных полетов.

Международным называется полет с пересечением воздушной границы России с другими государствами. Воздушное сообщение между государствами осуществляется по определенным правилам. В России оно регламентируется Законом РФ «О государственной границе Российской Федерации»<sup>133</sup> и Воздушным Кодексом<sup>134</sup>, положения которого могут дополняться и конкретизироваться подзаконными нормативными актами и отдельными международными договорами (соглашениями), международно-правовыми документами ООН и специализированных международных организаций (например, ИКАО)<sup>135</sup>, в которых участвует Россия.

<sup>131</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации. Научно-практический комментарий. Варшава, 1997. С. 516.

<sup>132</sup> Уголовное право России. Особенная часть / Под ред. проф. А. И. Рарога. М., 1996. С. 317.

<sup>133</sup> Ведомости съезда народных депутатов и Верховного Совета Российской Федерации. 1993. № 17. С. 594; СЗ РФ. 1994. № 16. Ст. 1861; СЗ РФ. 1996. № 50. Ст. 5610; СЗ РФ. 1997. № 29. Ст. 3507.

<sup>134</sup> Воздушный Кодекс РФ принят 19 февраля 1997 г. // СЗ РФ. № 12. Ст. 1383.

<sup>135</sup> Международная организация гражданской авиации.

Диспозиция ст. 271 является бланкетной и, следовательно, для привлечения к ответственности по этой статье необходима ссылка на конкретный пункт правил, регулирующих международные полеты.

Нарушение правил международных полетов могут заключаться в несоблюдении указанных в разрешении маршрутов<sup>136</sup>, мест посадки, воздушных ворот<sup>137</sup>, высоты полета и иных нарушениях.

К числу иных нарушений относится, например, отключение дальней связи, пересечение границы с просроченным разрешением, изменение сроков полета, отсутствие системы опознания, неподчинение требованию совершить посадку, неустановление двусторонней связи, прерывание радиосвязи с наземными службами и другие нарушения, ставящие под угрозу безопасное функционирование воздушных судов. Несоблюдение при международных полетах правил не создающих угрозы безопасности полетов воздушного транспорта, например правил выдачи грузовых накладных, установления определенных тарифов и пр. ответственности по ст. 271 не влекут и, в зависимости от обстоятельств дела, рассматриваются как административные либо дисциплинарные правонарушения.

Ответственность за нарушение правил международных полетов исключается, если оно было вынужденным, например, вследствие потери ориентировки, технических неполадок, стихийного бедствия, необходимости оказания срочной медицинской помощи кому-либо из членов экипажа или пассажиров и др. В подобных случаях совершенное нарушение правил может рассматриваться как обоснованный риск, состояние крайней необходимости и т. п.

Нарушение правил международных полетов относится к числу формальных составов преступлений и, следовательно, признается оконченным с момента нарушения конкретного правила, зафиксированного соответствующими службами.

Такие последствия, например, как причинение существенного вреда здоровью, смерть, крупный материальный ущерб не являются признаками данного состава преступления, и при их наличии нару-

<sup>136</sup> *Маршрут* — это путь следования, предварительно намеченный с целью обеспечения безопасности полетов.

<sup>137</sup> Установленные параметры, в пределах которых прокладываются маршрут полета воздушного судна.

шение квалифицируется по соответствующим статьям УК с учетом направленности умысла или характера неосторожности. Так, нарушение правил международных полетов, повлекшее за собой наступление указанных выше последствий, может квалифицироваться по ст. 263, если оно совершено в территориальных пределах России любым лицом, либо за пределами России лицом, являющимся субъектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ<sup>138</sup>.

С субъективной стороны рассматриваемое деяние может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности. При умышленной вине лицо сознает, что нарушает правила международных полетов и желает это сделать либо относится безразлично к факту нарушения. При неосторожной вине он предвидит возможность нарушения указанных правил, однако самонадеянно рассчитывает, что сумеет избежать этого, либо вообще не сознает нарушения в процессе полета определенных правил, что обусловлено его недостаточной внимательностью и предусмотрительностью, хотя его физическое состояние и обстановка полета делают это возможным, а осуществляемые функции (полет) обязывают к соблюдению определенных правил. Нарушение правил международных полетов представляет объективную опасность для воздухоплавания. Поэтому причины нарушения (пренебрежительное отношение к соблюдению правил, легкомысленное к ним отношение и пр.) существенно не снижают степени опасности этого преступления с точки зрения возможных последствий.

В доктрине уголовного права высказывается, однако, и иное мнение. Так, ряд ученых полагают, что рассматриваемое преступление может быть совершено только с прямым умыслом<sup>139</sup>, другие допускают возможность его совершения и с косвенным умыслом, отмечая, что «субъективная сторона преступления характеризуется

<sup>138</sup> Вызывает сомнение целесообразность квалификации действий по совокупности ст. 271 и 263, как это предполагают отдельные авторы (см. Уголовное право. Особенная часть. 1998. С. 552). Нарушение правил международных полетов является специальным видом нарушения правил безопасности функционирования воздушного транспорта и поэтому при наступлении последствий, предусмотренных ст. 263, содеянное полностью охватывается этим составом преступления.

<sup>139</sup> См., напр.: Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть / Под ред. проф. Б. В. Здравомыслова. М., 1999. С. 348.

умышленной виной», не уточняя при этом вида умысла<sup>140</sup>. Наконец, третьи считают, что рассматриваемое деяние может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности при любом виде умысла и любом виде неосторожности<sup>141</sup>. Представляется, что ограничение данного преступления только умышленной виной и тем более прямым умыслом является в некоторой степени следствием безоговорочного отнесения этого преступления к числу умышленных в соответствии с УК 1960 г., согласно ст. 84 которого это преступление было отнесено к числу иных государственных преступлений с санкцией, предусматривающей до 10 лет лишения свободы, тогда как в УК 1996 г. в санкции ст. 271 предусмотрены в качестве основного наказания лишь штраф, ограничение свободы или арест.

Мотив и цель умышленного нарушения правил международных полетов на квалификацию по ст. 271 не влияют, но должны учитываться при индивидуальности наказания.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 271 — специальный. Это — прежде всего лица, пилотирующие воздушное судно, или другие члены экипажа. Кроме того, к числу субъектов рассматриваемого преступления могут быть отнесены лица, ответственные за соблюдение правил международных полетов, например авиационные диспетчеры.

По вопросу о том, могут ли быть субъектами данного преступления пассажиры, существуют два мнения. Согласно первому, пассажиры не могут быть субъектами данного преступления, так как «перечисленные в диспозиции статьи формы проявления деяния возможны лишь при выполнении полета»<sup>142</sup>. Согласно второму, субъектом может быть «кто-либо из пассажиров судна, принуждающий экипаж к нарушению»<sup>143</sup>.

Представляется, что пассажиры могут быть исполнителями данного преступления, когда они принуждают экипаж к совершению угодных им действий. Эти случаи можно рассматривать как посред-

<sup>140</sup> Уголовное право России. Учебник для вузов: В 2 т. Т. 2. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА. М., 1999. С. 587.

<sup>141</sup> См., напр.: Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 552; Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист, 1998. С. 533.

<sup>142</sup> Уголовное право РФ. Особенная часть. М., 1999. С. 348.

<sup>143</sup> Комментарий к УК РФ. М., 1996. С. 487.

ственное причинение, они предполагают наличие только прямого умысла у таких лиц. Действия же членов экипажа, нарушивших правила международных полетов, при наличии физического или психического принуждения (ст. 40) от уголовной ответственности при наличии определенных условий освобождаются.

В тех случаях, когда такие лица (из числа пассажиров) совершают с целью угона самолета подобные действия, сопряженные с захватом заложников или перевозкой контрабандного груза и пр., действия их должны квалифицироваться по совокупности.

Субъектом данного преступления могут быть как российские граждане, так и лица без гражданства и иностранцы.

Нарушение правил международных полетов отнесено законодателем к числу преступлений, не представляющих большой общественной опасности<sup>144</sup>, учитывая, в частности, то, что общественно опасные последствия отсутствуют.

Ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства (ст. 11.4) предусмотрена и Кодексом об административных правонарушениях 2001 г. Разграничение преступления и аналогичного административного правонарушения должно проводиться по степени опасности, определяемой характером нарушения правил международных полетов, возможными последствиями такого нарушения, причинами нарушения и т. п.

В доктрине уголовного права высказывалось мнение, что нарушение правил международных полетов, предусмотренное ст. 271, не нарушает правила безопасности функционирования воздушного транспорта, ибо эти правила являются объектом защиты ст. 263 и поэтому рассматриваемое деяние могло бы быть декриминализировано<sup>145</sup>. Представляется, что такое решение вопроса теоретически и практически оправданно, так как при наступлении общественно

<sup>144</sup> Статья 271 предусматривает наказание в виде штрафа (до 500 мин. окладов), ограничение свободы или ареста. Это же преступление по УК РСФСР (ст. 84) наказывалось лишением свободы на срок от 1 года до 10 лет или штрафом с конфискацией воздушного судна или без.

<sup>145</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 533. — Однако при анализе состава преступления, предусмотренного ст. 271, объектом данного преступления названы условия безопасности движения воздушного транспорта на международных авиалиниях (там же. С. 550).

опасных последствий, указанных в ст. 263 «Нарушения правил международных полетов», должно квалифицироваться именно по этой статье. Если же при нарушении правил международных полетов происходит незаконное пересечение границы, ответственность должна наступать по ст. 322 за незаконное пересечение Государственной границы РФ. В остальных же случаях возможна административная либо дисциплинарная ответственность.

В пользу декриминализации рассматриваемого состава преступления говорит и то, что на протяжении действия УК 1996 г. (1997–2000 гг.) не было зарегистрировано ни одного дела по ст. 271.

Нарушения правил международных полетов предусмотрено УК некоторых зарубежных стран. Так, ст. 270 УК Азербайджана, ст. 315 УК Белоруссии, ст. 288 УК Кыргызстана, ст. 218 УК Таджикистана, ч. 1 ст. 306 УК Казахстана, ст. 265 УК Узбекистана полностью аналогичны ст. 271 УК РФ. Однако УК Казахстана предусматривает в ч. 2 ст. 306 и квалифицированный вид рассматриваемого преступления. Квалифицирующими это деяние признаками являются смерть человека или иные тяжкие последствия. При таком решении вопроса неизбежно возникнет вопрос о конкуренции данной нормы и статьи об ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта (ст. 295). В Уголовном кодексе Эстонской республики, в котором отсутствует самостоятельная глава о посягательствах на безопасность движения транспорта, ответственность за нарушение правил международных полетов предусмотрена в гл. 2 «Преступления против государства».

В большинстве других зарубежных стран статей, аналогичных ст. 271 УК РФ, нет. Однако в отдельных странах имеются статьи, предусматривающие ответственность за отдельные нарушения правил полетов. Так, в ст. 281 УК Украины предусмотрена ответственность за нарушение правил воздушных полетов (очевидно, что законодатель включил сюда и международные полеты) лицами, не являющимися работниками воздушного транспорта, если это создало опасность для жизни людей или наступление иных тяжких последствий. Ответственность же работников воздушного транспорта предусмотрена в ст. 276 (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного судна).

В ст. 183а УК Дании предусмотрена ответственность любого лица, которое, находясь на борту воздушного судна (а равно корабля), захватывает контроль над воздушным судном или мешает его маневрированию.

В подавляющем большинстве зарубежных стран нарушение правил международных полетов рассматривается при отсутствии общественно опасных последствий не как преступление, а как проступок.

#### § 4. ИНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА

К числу преступлений в сфере функционирования транспорта относятся: недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266); приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268); нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269) и неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270).

Преступления этой группы не относятся к числу нарушений правил движения эксплуатации лицами, управляющими транспортными средствами, т. е. они осуществляются не в процессе непосредственного использования по назначению транспортных средств, а в сфере сопутствующей обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Однако по степени опасности они приравниваются законодателем к нарушениям правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 263 и 264)<sup>146</sup>.

**а) Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266)** ставит под угрозу безопасность движения даже в случаях, когда лицо, управляющее транспортным средством, не нарушает

<sup>146</sup> Исключение составляет ст. 270, поскольку предусматривает ответственность капитана судна, находящегося в плавании. Однако специфика этого деяния не дает оснований отнести его к первой группе. Подробнее об этом — при анализе состава преступления, предусмотренного ст. 270.

правил дорожного движения. Законодатель в ст. 266 объединил два состава преступления, ответственность за которые в УК РСФСР предусматривалась в разных статьях (ст. 85 и 211), уточнив признаки и расширив при этом сферу действия этой статьи. Объединение названных составов преступления в одной статье УК обусловлено тем, что в основе их лежит использование технически неисправных транспортных средств или систем обеспечения их безопасности, что создает угрозу безопасности функционирования транспорта и может повлечь за собой причинение физического, материального или иного вреда.

Степень опасности рассматриваемых деяний определяется тем, что они представляют серьезную угрозу безопасному функционированию любого вида транспорта как источника повышенной опасности<sup>147</sup>. В общей статистике аварийности дорожно-транспортные происшествия, обусловленные одной только неисправностью транспортных средств, в 1997 г. составляли 4,0%, причем по сравнению с 1996 г. этот показатель увеличился на 21,7%<sup>148</sup>. В 1998 г. этот показатель составил 2,28%.

В доктрине уголовного права высказывалось следующее пожелание: «На наш взгляд, нет необходимости выделять в виде самостоятельной нормы ответственность за недобросовестный ремонт и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств. Если подобные действия совершены работником транспорта и находятся в причинной связи с наступившими тяжкими последствиями, они имеют все признаки транспортного преступления»<sup>149</sup>. Думается, что с таким предложением трудно согласиться по следующим основаниям. Во-первых, автор не указывает, по какой статье о транспортных преступлениях можно было бы квалифицировать рассматриваемые деяния (система транспортных преступлений в целом в УК 1996 г. сохранилась). По объективной стороне эти преступления существенно отличаются от других преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта.

<sup>147</sup> Источники повышенной опасности — это характеризующиеся большой массой и скоростью движущиеся объекты, мгновенная остановка которых невозможна, что создает повышенную опасность для окружающих.

<sup>148</sup> Преступность и правонарушения. 1997. Стат. сб. М., 1998. С. 134.

<sup>149</sup> Эминов В.Е. Проблемы совершенствования норм об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения. С. 22.

Во-вторых, недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств характеризуются достаточно высокой степенью опасности и нередко являются причиной аварий. В-третьих, лица, имеющие дело с источниками повышенной опасности, что требует от них особенно тщательного соблюдения установленных требований, игнорируют их, не соблюдая необходимых правил предосторожности.

*Объектом* рассматриваемого преступления является безопасность функционирования транспорта. Дополнительным объектом в зависимости от наступивших последствий могут выступать жизнь или здоровье граждан, материальные интересы.

*Предметом* могут быть не только любые транспортные средства (железнодорожные, воздушные, морские, речные, автомобильные и иные механические транспортные средства)<sup>150</sup>, но и пути сообщения, средства сигнализации, средства связи и другое транспортное оборудование, обеспечивающее безопасность функционирования транспорта.

Пути сообщения — это устройства, по которым осуществляется движение рельсового транспорта (железнодорожного, трамваев, метро), а также различного рода сооружения, обеспечивающие безопасность функционирования транспорта (специальные знаки, линии электропередач, стрелочные переводы).

Средства сигнализации представляют собой совокупность устройств, обеспечивающих передачу сигналов, необходимых для обеспечения безопасности функционирования транспортных средств (например, светофоры, семафоры, маяки).

Средства связи — это совокупность устройств, предназначенных для передачи и приема информации с помощью различных технических средств (например, телефонная, телеграфная, сигнальная).

К иному транспортному оборудованию относятся различного рода технические устройства, в том числе и вспомогательные механизмы, обеспечивающие безопасность функционирования транспортных средств (например, виадуки<sup>151</sup>, бакены, взлетно-посадочные

<sup>150</sup> См. прим. к ст. 264 УК.

<sup>151</sup> Виадук — сооружение мостового типа, возводимое на пересечении дороги с глубоким оврагом, ложиной, горным ущельем и т. п.

полосы, разделительные ограждения автомагистралей, тоннели, шлюзы).

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 266, заключается а) в недоброкачественном ремонте транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи, иного транспортного оборудования либо б) выпуске в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств. По существу в ст. 266 предусмотрена ответственность за два преступления.

При недоброкачественном ремонте отремонтированные транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации или связи либо иное транспортное оборудование не соответствуют необходимым техническим требованиям, обеспечивающим безопасность функционирования транспорта и элементов технической системы его эксплуатации. Диспозиция данной нормы бланкетная, производство ремонта определяется конкретными нормативами и технологическими правилами и поэтому вопрос об ответственности по ст. 266 УК может быть решен лишь при установлении нарушений конкретных пунктов этих нормативов и правил.

Учитывая их разнообразие и специфичность, в каждом конкретном случае представляется необходимым проведение технической экспертизы. Вызывает возражение высказанное в литературе мнение, что при недоброкачественном ремонте законодатель не требует нарушения работником, производящим ремонт, каких-либо определенных правил, достаточно одного факта недобросовестного ремонта. Недобросовестный ремонт предполагает невыполнение определенных требований конкретных нормативов. Если же они все выполнены, то ремонт не может быть признан недобросовестным. В одном из комментариев к Уголовному кодексу справедливо отмечалось: «Поскольку производство ремонта определяется технологическими правилами и нормативами, то вопрос об ответственности может быть решен при установлении нарушений этих правил и нормативов»<sup>152</sup>.

Недоброкачественный ремонт — это выполнение работ по восстановлению функциональных способностей поврежденных транспортных средств и транспортного оборудования с отступлением от

<sup>152</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации. Научно-практический комментарий. С. 510.

установленных нормативов качества, что включает и использование недоброкачественных деталей. Ремонт может быть текущий (замена или восстановление сменных деталей), средний (частичная разборка устройства и его восстановление) и капитальный (полная разборка устройств с заменой всех изношенных частей).

При выпуске в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств имеет место выдача разрешения использовать транспортное средство с такими техническими неисправностями, которые способны создать аварийную обстановку в процессе их функционирования и в результате привести к последствиям, указанным в ст. 266 (например, неисправность рулевого управления или тормозной системы, крепления колес). Выпуск в эксплуатацию означает разрешение использовать транспортное средство, имеющее техническую неисправность, по назначению. Он может быть осуществлен и путем прямого указания использовать транспортное средство с технической неисправностью, и путем оформления надлежащих документов на выпуск неисправного средства на линию. И недоброкачественный ремонт, и выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства могут быть осуществлены как путем действия, так и путем бездействия.

Рассматриваемое преступление сконструировано законодателем по типу материальных составов, что предполагает наступление определенных последствий. Таковыми могут быть: тяжкий или средней тяжести вред здоровью либо крупный ущерб (ч. 1), смерть одного (ч. 2), и двух и более лиц (ч. 3). Понятие крупного ущерба не отличается от аналогичного понятия при нарушении правил безопасности движения железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта (ст. 263). При отсутствии последствий, предусмотренных в ст. 266, недоброкачественный ремонт транспортных средств, а также и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями могут влечь за собой лишь дисциплинарную, административную либо гражданско-правовую ответственность.

Обязательным признаком рассматриваемого состава преступления является причинная связь между недоброкачественным ремонтом, а равно и выпуском в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств и наступившими последствиями. Специфика

причинной связи в этих случаях заключается в том, что она носит опосредствованный характер, так как общественно опасные последствия причиняются не непосредственно субъектом рассматриваемого преступления, а теми лицами, которым он вверил недоброкачественно отремонтированное либо неисправное транспортное средство. Однако то, что последствия наступили в результате действий других лиц (например, водителя транспортного средства) не исключает вину субъекта преступления, предусмотренного ст. 266, ибо первоначально именно он нарушил определенное требование, предусмотренное в соответствующих документах для предотвращения таких последствий. Лицо же, управляющее транспортным средством, к ответственности не привлекается, если им не были нарушены правила безопасности движения транспорта.

В п. 15 Постановления Пленума Верховного Суда СССР «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» от 6 октября 1970 г. (с последующими изменениями) особо подчеркивалось, что судам следует учитывать, что уголовная ответственность за выпуск технически неисправных транспортных средств наступает лишь в том случае, когда это деяние «находилось в причинной связи с предусмотренными в законе последствиями, возможность наступления которых виновный предвидел, но легкомысленно рассчитывал на их устранение, либо не предвидел, хотя должен был и мог предвидеть»<sup>153</sup>.

Преступление признается оконченным с момента наступления предусмотренных в ст. 266 последствий. Так, при проверке сигнализации, связи, централизации и автоблокировки станции Кабаклы Барабинского отделения Западно-Сибирской железной дороги было установлено, что электроприводы стрелок № 5 и 7 требуют безотлагательного ремонта. При его производстве начальник дистанции сигнализации и связи С., начальник станции Б., старший электромеханик Н. и дежурный З. грубо нарушили существующие правила. В частности С. перепутал местами провода на клемме электродвигателя, а Б., переводя курбелем стрелку, не довел ее до крайнего положения. Перепутанные провода и не доведенная до конца стрелка при случае отреагировали на сигнал «наоборот», открыли дорогу пасса-

<sup>153</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. С. 44.

жирскому поезду на соседний путь, с которого отправляли грузовой состав. Н. и З., несмотря на то, что сработала система аварийной страховки, открыли пассажирскому поезду входной и выходной светофоры. Произошло столкновение составов<sup>154</sup>.

С субъективной стороны данное преступление характеризуется неосторожной виной, которая дифференцируется в зависимости от отношения виновного к последствиям. При недоброкачественном ремонте возможно как легкомыслие (виновный допускает определенные нарушения, самонадеянно рассчитывая при этом на ненаступление опасных последствий, например недооценивает причиняющие свойства допущенного нарушения), так и небрежность (виновный не предвидит возможности наступления опасных последствий при наличии обязанности и возможности при должной внимательности и предусмотрительности их предвидения).

При выпуске в эксплуатацию транспортных средств с техническими недостатками также возможно легкомыслие, когда виновный сознает возможность наступления опасных последствий, но ошибается, например, в причиняющих свойствах технической неисправности (такая ошибка неизвинительна), рассчитывая, что такая неисправность не повлечет за собой опасных последствий.

В упомянутом Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. отмечается, что ответственность за рассматриваемое преступление наступает, когда имеет место выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств<sup>155</sup>. Указание на заведомость в этих случаях относится не к факту наступления указанных в ст. 266 последствий, а к факту осознания виновным выпуска в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства. О признаке заведомости применительно к выпуску технически неисправного транспортного средства говорится и в Постановлении Пленума Верховного Суда РСФСР «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 22 октября 1969 г. «Техническая неис-

<sup>154</sup> Чучаева А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. С. 41.

<sup>155</sup> Там же.

правность транспортного средства, — говорится в п. 11 этого Постановления, — должна признаваться заведомой, если о ней известно лицу, ответственному за техническое состояние или эксплуатацию транспортного средства»<sup>156</sup>.

Наличие признака заведомости неисправности транспортного средства при выпуске такого средства в эксплуатацию исключает возможность такого вида неосторожности, как небрежность, поскольку отсутствие предвидения последствий выпуска технически неисправного транспортного средства означает в то же время и отсутствие объективного критерия небрежности — возможности осознания последствий.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 266, специальный. Однако в отношении субъекта недоброкачественного ремонта в доктрине уголовного права высказываются разные мнения. Некоторые ученые полагают, что субъект указанного деяния общий, т. е. лицо фактически производящее ремонт<sup>157</sup>. Другие считают, что субъект в данном случае специальный, т. е. такой работник транспорта, служебная деятельность которого непосредственно связана с ремонтом транспорта<sup>158</sup>. Предпочтительным представляется второе мнение, так как согласно первой точке зрения понятие субъекта недобросовестного ремонта чрезмерно расширяется — им может быть любое лицо, «покопавшееся» в моторе автомашины собственника и заявившее, что отремонтировал ее. Для того, чтобы привлечь к ответственности лицо, которое произвело недоброкачественный ремонт, на него должны быть возложены определенные обязанности, что возможно лишь при осуществлении им определенных служебных функций. Иначе лицо не может быть привлечено к ответственности, например, за небрежно произведенный ремонт, повлекший за собой последствия, предусмотренные ст. 266 УК. Подтверждением этому положению может служить п. 16 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об авто-транспортных преступлениях», согласно которому ответственность

<sup>156</sup> Там же.

<sup>157</sup> См., напр.: Уголовное право России. Особенная часть. Т. 2. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 571.

<sup>158</sup> См., напр.: Уголовное право Российской Федерации. М., 1999. С. 342.

за рассматриваемое преступление несут работники государственных или общественных организаций, на которых действующими инструкциями или правилами соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств<sup>159</sup>. Что же касается субъекта выпуска в эксплуатацию транспортного средства с техническими неисправностями, то по этому вопросу существует только одно мнение. Таковым может быть лишь строго определенная категория лиц: лица ответственные за техническое состояние транспортных средств на определенных участках. Например, лица автотранспортных предприятий, на которых специально возложена обязанность по обеспечению контроля за выпуском предприятием технически исправных транспортных средств — механик, диспетчер.

Субъектом данного преступления согласно приведенному выше Постановлению Пленума могут быть также владельцы либо водители индивидуальных транспортных средств, разрешившие другому лицу эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства.

Ответственность за выпуск на линию транспортных средств, имеющих неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, и нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений предусмотрена и Кодексом РФ об административных правонарушениях 2001 г. (ст. 11.13, 12.31 и 12.34). Разграничение уголовно наказуемых деяний и аналогичных административных правонарушений должно проводиться в первую очередь по признакам объективной стороны: наличию или отсутствию последствий, предусмотренных в ст. 266 УК. Административная ответственность за рассматриваемые деяния наступает как в случае отсутствия последствий, так и в случаях причинения легкого вреда здоровью или не крупного материального ущерба.

В Уголовных кодексах некоторых зарубежных стран также предусмотрена ответственность за деяния, аналогичные рассмотренным. Так,

---

<sup>159</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. 1999. С. 44.

статьи, аналогичные ст. 266 УК РФ, имеются в Уголовных кодексах Азербайджана (ст. 265), Казахстана (ст. 298), Кыргызстана (ст. 282), Узбекистана (ст. 262). В ст. 262 УК Узбекистана предусмотрена ответственность за «недоброкачественный ремонт железнодорожного, морского, речного, воздушного, автомобильного или иного транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации, связи или другого транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства, совершенное лицом, выполняющим ремонт либо ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, повлекшее средней тяжести или тяжкие телесные повреждения...». В ч. 2 в качестве последствий предусмотрена смерть человека, а в ч. 3 — человеческие жертвы, катастрофа и иные тяжкие последствия. Указание в составе на заведомость технической неисправности исключает возможность привлечения к ответственности за выпуск транспортного средства с технической неисправностью по небрежности.

Существенное дополнение рассматриваемого состава преступления содержится в ст. 298 УК Казахстана. Помимо недоброкачественного ремонта и выпуска технически неисправного транспортного средства в ч. 1 этой статьи предусмотрена также ответственность и за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения. В ч. 2 говорится о допуске к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, совершенное собственником или владельцем транспортного средства, если это повлекло по неосторожности причинение указанных в законе последствий. В УК многих стран предусмотрена ответственность за допуск к управлению транспортным средством лиц, находящихся в состоянии опьянения.

Так, в УК Литовской республики предусмотрена ответственность за допуск к управлению водителем, находящегося в состоянии опьянения, лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортного средства, если это повлекло за собой указанные в законе последствия (ст. 248<sup>1</sup>). Отдельно в ст. 248<sup>2</sup> предусмотрена ответственность за передачу управления транспортным средством лицу, которое находится в состоянии опьянения и совершило повторное деяние в течении года. В ч. 2 этой статьи преду-

смотрено такое же деяние с оговоркой о принадлежности транспортного средства лицу — «на праве личной собственности...».

В УК Латвии в ст. 257 предусмотрена ответственность за выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправного железнодорожного, водного или воздушного транспортного средства, совершенный работником транспорта, вместе с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации указанных видов транспорта. В отдельной статье предусмотрена ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств (ст. 263).

В УК Белоруссии в отдельных статьях предусмотрено довольно суровое наказание за недоброкачественный ремонт транспортного средства или путей сообщения (ст. 313) и за выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправного автодорожного транспортного средства либо незаконный допуск к управлению им (ст. 318).

В УК Украины отсутствует статья о некачественном ремонте транспортных средств, однако в число транспортных преступлений включено такое, как нарушение правил, норм и стандартов, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения лицом, ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт либо за содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, других дорожных сооружений, или лицом, выполняющим такие работы (ст. 288). Кроме того, в этом УК есть и ст. 287 «Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или иное нарушение их эксплуатации», в которой говорится о заведомо технически неисправных транспортных средствах.

Таким образом, в подавляющем большинстве УК, содержащих статьи об ответственности за выпуск технически неисправных транспортных средств, имеется указание на заведомость, относящуюся к неисправности транспортного средства. Значительно реже этот признак содержится в УК применительно к недоброкачественному ремонту.

В УК отдельных зарубежных стран предусмотрена ответственность не за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, а за допуск к эксплуатации такого средства. Например, в ст. 179 УК Польши говорится: «Кто вопреки специальной обязанности

допускает к движению механическое или иное средство передвижения в состоянии, непосредственно угрожающем безопасности сухопутного, водного или воздушного движения...» В подобных статьях, как правило, предусмотрена ответственность и за допуск к управлению лиц, находящихся в состоянии опьянения. Это последнее деяние признается уголовно наказуемым в УК многих стран.

В УК большинства зарубежных стран статьи, аналогичные ст. 266 УК РФ, отсутствуют.

**б) Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267).** Степень опасности рассматриваемого преступления весьма высока, так как оно может привести к крупным авариям, гибели большого количества людей, значительному материальному ущербу, существенной дезорганизации работы транспорта и иным тяжким последствиям.

Законодатель в силу этого счел данное преступление самым тяжким<sup>160</sup> из числа всех транспортных преступлений, предусмотрев за него самое суровое наказание по сравнению с остальными транспортными преступлениями. В ст. 264 предусмотрена ответственность по существу за два преступления: 1) приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения и 2) блокирование транспортных коммуникаций, ответственность за которые в УК 1960 г. предусматривалась в разных статьях. Однако эти преступления взаимосвязаны: они посягают на один объект, сходны по субъективной стороне и субъекту. Некоторые различия имеются в объективной стороне этих деяний, поэтому законодатель вполне обоснованно предусмотрел ответственность за них в одной статье УК.

*Объектом* рассматриваемого деяния является безопасность функционирования любого вида транспорта. Дополнительным — жизнь, здоровье или материальные интересы.

*Предметом* приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения могут быть транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации или связи и другое транспортное обо-  
ру-

<sup>160</sup> Рассматриваемое преступление было предусмотрено и УК РСФСР (ст. 86), который относил его к числу иных государственных преступлений, полагая, что оно посягает на основы общественной безопасности. УК РФ значительно расширил рамки ответственности за это преступление.

дование. Предмет данного преступления тот же, что и предмет преступления, предусмотренного ст. 266. Предметом же блокирования транспортных коммуникаций являются коммуникации, под которыми понимаются постоянные маршруты движения транспортных средств и сооружения, специально оборудованные в целях обеспечения безопасности движения всех видов транспорта. Следовательно, транспортные коммуникации — это те же средства сигнализации и связи, иные технические устройства, автомагистрали, водные и другие пути даже в той части, где они не оборудованы техническими устройствами.

По вопросу о предмете данного преступления в доктрине уголовного права высказано следующее мнение: «Сравнение ст. 267 УК со ст. 264 приводит к выводу о том, что не могут выступать предметом рассматриваемого преступления автомобиль, трамвай и другое механическое транспортное средство»<sup>161</sup>. К сожалению, автор не разъясняет, на основании чего сделан такой вывод. В большинстве же иных работ делается однозначное заключение: предметы преступления, предусмотренного ст. 267, «по своему содержанию, видам и функциям аналогичны тем, о которых речь идет в диспозиции ст. 266 УК»<sup>162</sup>. Вывод о том, что предметом рассматриваемого преступления не могут выступать автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства, основывается, видимо, на том, что аналогом ст. 267 является ст. 86 УК 1960 г., в которой речь шла только о железнодорожном, воздушном и водном транспорте. Однако применительно к ст. 267 УК 1996 г. такое решение представляется ограничительным толкованием данной нормы, в результате чего к числу транспортных преступлений не будут отнесены такие опасные, посягающие на безопасность движения транспорта деяния, как блокирование автомагистралей и пр.

При характеристике *объективной стороны* законодатель говорит о разрушении, повреждении, приведении иным способом в негодное для эксплуатации перечисленных выше предметов этого пре-

<sup>161</sup> Уголовное право России. Особенная часть. Т. 2. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 572.

<sup>162</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 416; см. так же: Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист, 1998. С. 534–535.

стущения состояние, а равно о блокировании транспортных коммуникаций. Под разрушением подразумевается приведение в состояние полной негодности технического средства или транспортного оборудования, полный распад системы, в силу чего она теряет способность функционировать по своему назначению и не подлежит восстановлению. Повреждение — это приведение в состояние частичной непригодности транспортного средства либо изменение функциональных свойств транспортной коммуникации, в силу чего они полностью или частично теряют свои функциональные способности, но могут быть восстановлены. Под иным способом понимаются действия, не повлекшие за собой разрушения или повреждения, однако делающие невозможным использование транспортных средств, транспортного оборудования или его отдельных элементов по назначению, например затопление транспортного средства, обесточивание электрических линий, механическое воздействие на средство сигнализации или связи.

Так, К. в нетрезвом состоянии на транспорте с прицепом пересек в нескольких местах вне переезда железнодорожные пути. В результате этого в двух местах оказались сдвинуты рельсы, что и явилось причиной произошедшей аварии. В данном случае имело место повреждение путей сообщения.

Приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения и т. д. предполагает невозможность постоянного или временного использования этих транспортных средств, технических систем по назначению. Блокирование транспортных коммуникаций заключается в создании препятствий для свободного передвижения любого конкретного вида транспорта. Например, преграждение взлетной или посадочной полосы аэропорта стволами деревьев или автомагистрали арматурой. Блокирование дороги может осуществляться и непосредственно людьми, выдвигающими определенные требования в процессе демонстраций, митингов, манифестаций и т. п.

Преступление, предусмотренное ст. 267, сконструировано законодателем по типу материальных составов. Последствиями этого преступления являются разрушения, повреждения, приведение в негодность, блокирование транспортных коммуникаций и др. Способы совершения

этого преступления могут быть различными: поджог, взрыв, затопление и пр. Учитывая общеопасный способ совершения данного преступления, законодатель предусмотрел возможность наступления и таких вторых последствий, как вред здоровью или смерть человека, а также причинение крупного материального ущерба. Понятие крупного материального ущерба является оценочной категорией, аналогичной такому же признаку, предусмотренному ст. 263 и 266.

Обязательным признаком состава является причинная связь, носящая как бы двухступенчатый характер: применение общеопасного способа совершения данного преступления влечет за собой такие последствия, как повреждение, разрушение, иное приведение в негодность предмета, преступления предусмотренного ст. 266. Этот же способ и эти последствия, в свою очередь, могут привести к причинению вреда здоровью и жизни людей, крупному материальному ущербу. При отсутствии таких последствий, как причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью, смерти одного или более лиц, причинение крупного ущерба, содеянное может быть квалифицировано по ч. 1 ст. 167 либо как покушение на рассматриваемое преступление, поскольку, по нашему мнению, преступление, предусмотренное ст. 267, характеризуется умышленной формой вины.

С субъективной стороны, согласно общепризнанному мнению, преступление, предусмотренное ст. 267, предполагает неосторожную вину, о чем, якобы, свидетельствует указание законодателя на неосторожное отношение к указанным в ч. 1, 2, 3 последствиям<sup>163</sup>. Однако, в литературе было высказано мнение о том, что это преступление с двумя формами вины<sup>164</sup>, что представляется более правильным.

Говоря о повреждении, разрушении, блокировании и пр., законодатель тем самым указывает на последствия. Сами деяния в таких случаях — это взрывы, поджоги, затопление, преграждение трассы и т. д. Они совершаются умышленно, при этом лицо сознает общественную опасность совершаемого деяния, предвидит неизбежность

---

<sup>163</sup> См., напр.: Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист, 1998. С. 535; Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 417; Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 545; Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., Юрист, 1999. С. 343.

<sup>164</sup> Комментарий к УК Российской Федерации. М., Зерцало, 1998. С. 621–622.

или возможность наступления такого общественно опасного последствия, как, например, полное уничтожение транспортного средства, невозможность взлета самолета при повреждении взлетной полосы, приведение в негодность технических средств обеспечения безопасности функционирования транспорта и т. д., и желает или, что бывает реже, безразлично относится к таким последствиям. Однако при этом наступают и дополнительные последствия, которые его умыслом не охватываются. Отношение к этим вторым последствиям — неосторожное. В ст. 27 УК говорится: «Если в результате совершения умышленного преступления причиняются тяжкие последствия, которые по закону влекут более строгое наказание и которые не охватывались умыслом лица, уголовная ответственность за такие деяния наступает только в случае, если лицо предвидело возможность их наступления, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение, или в случае, если лицо не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность наступления этих последствий. В целом такое преступление признается совершенным умышленно».

Исходя из этой формулировки, можно считать, что рассматриваемое преступление является преступлением с двумя формами вины и, следовательно, может характеризоваться с субъективной стороны как умышленное. Хотя и косвенно, но тем не менее доказательством этого является, по нашему мнению, и то обстоятельство, что за это преступление предусмотрено более суровое наказание, чем за другие неосторожные транспортные преступления, в том числе и за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, повлекшие за собой те же последствия, что и предусмотрены в ст. 267. В ст. 85 УК 1960 г., явившейся в определенной мере аналогом ст. 267, законодатель прямо указал на умышленный характер повреждения путей сообщения и транспортных средств. Об умышленном приведении в негодность транспортного средства или путей сообщения (ст. 309), а также умышленном блокировании транспортных коммуникаций (ст. 310) прямо говорится в УК Белоруссии и УК других зарубежных стран. Кроме того, законодатель, как известно, отказался от наказуемости лиц в возрасте от 14 до 16 лет за неосторожные преступле-

ния. Однако в перечне статей, ответственность за которые наступает с 14 лет (ст. 20), указана и ст. 267 УК.

Мотивы и цели этого преступления на квалификацию не влияют. Однако наличие цели подрыва экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации свидетельствует о совершении диверсии (ст. 281).

Субъектом рассматриваемого преступления является любое вменяемое лицо, достигшее 14-летнего возраста (ст. 20). Если отнести преступление, предусмотренное ст. 267 к числу неосторожных, то не совсем ясно, почему именно этому составу преступления было оказано такое «предпочтение».

Действия, подобные рассматриваемым, при отсутствии указанных в ст. 267 последствий, влекут за собой административную ответственность. В Кодексе об административных правонарушениях содержится несколько статей, довольно подробно дифференцирующих ответственность за такие посягательства на безопасность движения разных видов транспорта, которые выражаются в различного рода повреждениях транспортных средств и транспортных коммуникаций (ст. 11.1 — Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте; ст. 11.3 — Действия, угрожающие безопасности полетов; ст. 11.6 — Действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте; ст. 12.33 — Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений). Разграничение этих правонарушений с рассмотренным преступлением должно проводиться по наличию или отсутствию указанных в ст. 267 последствий, а равно по характеру действий.

Ответственность за рассматриваемое преступление предусмотрена УК многих зарубежных стран. Так, статьи, аналогичные ст. 267 УК РФ, содержатся в УК Азербайджана (ст. 266), УК Казахстана (ст. 299), УК Кыргызстана (ст. 283), УК Латвии (ст. 258), УК Узбекистана (ст. 263). В этих статьях имеются лишь отдельные терминологические различия. Однако УК Узбекистана и Латвии оговаривают умышленный характер повреждений.

В УК Белоруссии гл. 28 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» начинается со ст. 309 следующего содержания: «Умышленное разрушение, повреждение или приведение

иным способом в непригодное для эксплуатации состояние средств железнодорожного, водного, воздушного, автодорожного, магистрального трубопроводного транспорта, путей сообщения, сооружений на них, средств сигнализации или связи или другого транспортного оборудования, если эти действия заведомо для виновного могли повлечь смерть человека, крушение, аварию либо иные тяжкие последствия...» В ч. 2 и 3 предусмотрены такие последствия, как тяжкое или менее тяжкое телесное повреждение либо ущерб в особо крупном размере и смерть человека, при этом законодатель оговаривает, что отношение к этим последствиям у виновного неосторожное.

Представляется, что данная норма УК Белоруссии как по конструкции, так и по признакам состава преступления более удачна, чем в УК РФ. В ч. 1 четко оговорен умышленный характер деяния с указанием на заведомость в отношении таких последствий, как смерть человека, крушение, авария, иные тяжкие последствия, кроме того, перечислены все виды транспорта, в том числе автодорожный и трубопроводный. В ч. 2 и 3 предусмотрена ответственность за преступления, совершаемые с двумя формами вины.

Умышленный характер действий подчеркивается и в ст. 277 «Повреждение путей сообщения и транспортных средств» УК Украины.

В УК других стран разрушение и повреждение транспортных средств и транспортных коммуникаций признается весьма тяжким преступлением и по общему правилу предполагает совершение подобных действий умышленно.

Так в § 315-б, озаглавленном «Опасное вмешательство в дорожное движение» в первую очередь говорится о разрушении, повреждении или устранении устройств или транспортных средств. Форма вины в данном случае не уточняется. Однако в последующих частях этого параграфа говорится: о наказуемости покушения (ч. 2), о неосторожном причинении опасности, что влечет за собой более мягкое наказание (ч. 4), о действиях по неосторожности с причинением опасности (ч. 5), что позволяет сделать вывод об умышленном разрушении, повреждении и пр., предусмотренном ч. 1.

О повреждении находящегося в полете воздушного судна, о разрушении, повреждении или выведении из строя приборов воздушно-

го судна говорится в § 186, озаглавленном «Умышленное создание угрозы безопасности воздушных полетов».

В ст. 340 УК Болгарии также не говорится об умысле при совершении такого преступления, как повреждение подвижного железнодорожного состава или железнодорожного пути, воздухоплавательного средства, автомобиля, электротранспортного средства, либо сооружений или принадлежностей к ним, тоннеля, моста, путевой подпорной стены и т. д. Однако в ст. 341 предусмотрено более мягкое наказание, если деяние, предусмотренное ст. 340, совершено по неосторожности.

Указание на умышленное разрушение или повреждение железнодорожных дорог и иных дорог, транспортных средств, средств связи или сигнализации или энергетического оборудования содержится в ст. 84 УК Эстонии, которая относится законодателем к числу преступлений против государства.

К преступлениям против общественной безопасности относятся повреждения поезда, автомобиля, воздушного транспортного средства (ст. 116), а также повреждение железнодорожных путей, мостов, тоннелей, транспортных магистралей, аэродромов, фарватеров, малков, указателей (ст. 117) в УК Китая.

В УК Голландии достаточно четко (в разных статьях) разграничены умышленное разрушение и приведение в негодность или повреждение любого сооружения для общественного транспорта или воздушного транспорта, блокирование любой государственной дороги или водного пути, срыв принятия мер безопасности по отношению к таким сооружениям, дорогам или водным путям (ст. 162), а также действия, совершаемые по неосторожности (ст. 163).

Итак разрушение и повреждение предметов, предусмотренных ст. 267, признается одним из наиболее тяжких преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта<sup>165</sup>. Кроме того, у зарубежного законодателя не возникает сомнений в умышленном характере этого деяния.

<sup>165</sup> В УК тех стран, где специальная глава о транспортных преступлениях отсутствует, рассматриваемое деяние по общему правилу относится к общеопасным преступлениям или преступлениям против общественной безопасности.

**в) Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268).** 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», а не только лица, управляющие транспортным средством. 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 отнесены законодателем и нарушения соответствующих правил пешеходами, пассажирами, велосипедистами, погонщиками скота и другими участниками движения.

Степень общественной опасности таких нарушений довольно высокая, поскольку из-за нежелания соблюдать правила безопасности или пренебрежения к ним гибнет множество людей, причиняются увечья. Так, в 1997 г. было совершено по вине пешеходов 38,1% ДТП, по вине пассажиров — 31,5%, по вине других участников движения — 2,6%. Процент прироста по сравнению с 1996 г. составил 10,5%. По вине водителей было совершено меньше ДДТ — 27,8%<sup>166</sup>. В 1998 г. из-за нарушений правил дорожного движения пешеходами произошло 47,6 тыс. ДТП<sup>167</sup>. Однако дел, возбужденных по ст. 268, несоизмеримо меньше. В определенной мере это объясняется тем, что при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, пешеходами, велосипедистами и иными указанными в ст. 268 лицами, часть из них погибает, часть становится инвалидами.

Ответственность за рассматриваемое преступление была предусмотрена и УК РСФСР (ст. 213). УК РФ более четко и определенно сформулировал ст. 268, перечислив при этом лиц, которые могут быть субъектом данного преступления.

<sup>166</sup> Преступность и правонарушения (1993–1997). Стат. сб. М., 1998. С. 136–139.

<sup>167</sup> Преступность и правонарушения 1998 г. Стат. сб. М., 1999. С. 134–135.

*Объектом* этого преступления является безопасность функционирования любого вида транспорта; обязательным дополнительным объектом — жизнь или здоровье людей. Представляется не совсем точным высказанное в литературе мнение, согласно которому «в качестве необходимого дополнительного объекта выступают... материальные ценности»<sup>168</sup>. Отношения собственности могут в отдельных случаях выступать в качестве непосредственного объекта, но не обязательного или необходимого, а факультативного. Однако обычно причинение материального ущерба взыскивается в порядке гражданского судопроизводства и отсутствие в таких случаях причинения вреда личности (жизни или здоровья) является основанием для отказа в возбуждении уголовного дела по ст. 268 УК.

*Предметом*, как уже отмечалось, может быть любой вид транспорта, включая велосипеды, мопеды, гужевой транспорт и т. п., который оказался причастным к дорожно-транспортному происшествию.

*С объективной стороны* преступление, предусмотренное ст. 268, 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 районе железнодорожных путей и пр. Круг таких правил весьма широк, их невыполнение или нарушение со стороны участников движения, не управляющих транспортным средством, может привести к весьма тяжелым последствиям. Дать исчерпывающий перечень всех нарушений, образующих объективную сторону рассматриваемого состава, невозможно. Однако в любом случае нельзя ограничиваться общей констатацией нарушения, а необходимо указывать в обвинительном заключении и приговоре, какое именно правило нарушено, в каком нормативном акте оно закреплено и опубликован ли этот акт.

<sup>168</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист, 1998. С. 536.

Так, Л. был привлечен к ответственности по ст. 268. 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 владельцев собак при выходе из квартиры брать их на поводок.

Рассматриваемый состав преступления сконструирован по типу материальных составов. Последствиями, как обязательным признаком преступления, предусмотренного ст. 268, являются: причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 1), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3)<sup>169</sup>. Эти последствия должны быть вызваны именно допущенными нарушениями правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, т. е. 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 устанавливаться в каждом конкретном случае и учитываться при индивидуализации наказания. Так, Г. в нетрезвом состоянии переходил через улицу не по пешеходной дорожке, не обращая никакого внимания на движущийся транспорт. Внезапно он оказался перед кузовом идущей в первом ряду грузовой машины. Чтобы не наехать на Г., водитель повернул машину вправо и ударился о столб, сбив при этом двух женщин, идущих по тротуару. В результате одна из женщин скончалась, здоровью другой был причинен тяжкий вред. В обвинительном приговоре по этому делу были особо отмечены место (пешеходная дорожка) и время (возвращение людей с работы).

С субъективной стороны данное преступление предполагает вину неосторожную. Виновный либо предвидел возможность наступления общественно опасных последствий, но самонадеянно, без

<sup>169</sup> Не совсем ясно, почему некоторые авторы в число последствий включают также причинение крупного ущерба, ибо это последствие находится за пределами рассматриваемого состава преступления (Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 545).

достаточных к тому оснований рассчитывал на их предотвращение (легкомыслие), либо не предвидел 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. Тот же пешеход, не заметивший по рассеянности сигнал светофора, нарушает правила неосознанно<sup>170</sup>.

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.

Субъектом данного преступления могут быть, как указывает законодатель, пешеходы, пассажиры и другие участники движения, достигшие 16-летнего возраста. Другими участниками движения являются велосипедисты, лица, управляющие мопедом, погонщики скота, водители гужевых повозок и пр., за исключением лиц, указанных в качестве субъектов в ст. 263 и 264, т. е. лиц, которые в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязаны соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, в том числе и лица, управляющие механическими транспортными средствами. Субъектом рассматриваемого преступления могут оказаться лица, передвигающиеся на инвалидных колясках, а равно лица, ведущие такие коляски и различного рода тележки.

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

---

<sup>170</sup> В уголовно-правовой литературе высказывалось мнение о невозможности привлечения к уголовной ответственности пешеходов, пассажиров и пр. за нарушение, допущенное по неосторожности (см., напр.: *Куринов Б.А.* Авторанспортные преступления. М., 1970. С. 179). Однако изучение и обобщение материалов практики свидетельствуют о том, что позиция правоприменительных органов строго определенная: правила могут быть нарушены и неосознанно. Однако то обстоятельство, что субъект при этом не проявляет должной внимательности и предусмотрительности делает такое поведение общественно опасным, а поэтому неизвинительным.

Субъектом преступления не являются лица, нарушившие Правила дорожного движения при управлении мотоциклом, так как мотоцикл является механическим транспортным средством (применительно к ст. 264) и нарушение правил безопасности при управлении им подпадает под признаки ст. 264 в случаях наступления перечисленных в этой статье последствий. Поэтому нельзя согласиться с утверждением, что «к пешеходам приравниваются лица... ведущие... мотоцикл...»<sup>171</sup>.

Нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, лицами являющимися субъектами преступления, предусмотренного ст. 268, создает существенные помехи безопасному движению транспорта и поэтому такого рода нарушения включаются в систему транспортных преступлений. Однако если велосипедист, водитель гужевой повозки и т. п. совершает наезд на пешехода, он, в зависимости от обстоятельств, 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 по проезжей части дороги пешехода К-ва, который упал. 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. Если же вред был бы причинен только пешеходу К-ву, то К. подлежал бы ответственности за неосторожное причинение вреда здоровью.

Ответственность за нарушение правил дорожного движения пешеходами и иными участниками дорожного движения весьма детально регламентирована и Кодексом РФ об административных правонарушениях. В ст. 12.30 (Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого вреда здоровью потерпевшего) перечислены субъекты этого правонарушения: пешеход, пассажир транспортного

<sup>171</sup> Уголовное право России. Учебник для вузов: В 2 т. Т. 2. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 577.

средства или иной участник дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства). Более суровая административная ответственность этих лиц предусмотрена в случаях, когда такие нарушения повлекли за собой по неосторожности причинение легкого 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.

Ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения, предусмотрена и УК некоторых зарубежных стран. Например, УК Латвии (ст. 266), УК Азербайджана (ст. 267), УК Белоруссии (ст. 321), УК Украины (ст. 291), УК Узбекистана (ст. 268), УК Киргизстана (ст. 285), УК Казахстана (ст. 300) и др. Те различия, которые имеются в регламентации уголовной ответственности за рассматриваемое преступление, заключаются в следующем: в УК Узбекистана в качестве последствий предусмотрен не только вред личности, но и иные тяжкие последствия; в УК Латвии и Украины возможные субъекты этого преступления не перечислены, хотя и подразумеваются. В УК Латвии единственными последствиями нарушения соответствующих правил указаны тяжкие последствия, а в УК Украины — гибель людей и иные тяжкие последствия.

В большинстве же иных зарубежных стран нет статей, предусматривающих ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта со стороны пешеходов, пассажиров и иных участников движения, помимо лиц, управляющих транспортным средством. Однако ответственность таких лиц может иметь место по иным статьям, предусматривающим более широкий круг субъектов. Так, согласно УК некоторых стран к ответственности привлекается любое лицо, кто, например, «вызывает непосредственную опасность катастрофы при движении сухопутного, водного или воздушного транспорта...» (§ 1 ст. 174 УК Польши). В УК других стран под нарушением правил безопасности дорожного движения подразумеваются и нарушения соответствующих правил пешеходами: «кто, участвуя в дорожном движении ...неправильно

движется по пешеходным дорожкам...» (например, ч. 1 § 315 с — 2а УК ФРГ).

В литературе отмечалось, 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 РФ и отличаются лишь по степени общественной вредности, определяемой тяжестью наступивших последствий. Дорожно-транспортному преступлению свойствен такой критерий, как общественная опасность<sup>172</sup>.

**г) Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269).** В 1993 г. в УК 1960 г. была включена ст. 86<sup>1</sup>, установившая ответственность за повреждения трубопровода. УК РФ, сохранив ответственность за это преступление, существенно изменил и дополнил данный состав преступления<sup>173</sup>.

Трубопровод является 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 с большой скоростью и под сильным давлением перемещается значительное количество 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,

<sup>172</sup> Преступность и правонарушения 1998 г. Стат. сб. М., 1999. С. 134–135.

<sup>173</sup> В ст. 86<sup>1</sup> УК 1960 г. была предусмотрена ответственность за повреждение или разрушение нефте-, газопроводов и нефтепродуктопроводов, а также технологически связанных с ними объектов, сооружений, средств связи, автоматики, сигнализации, которые повлекли или могли повлечь за собой нарушение нормальной работы трубопроводов.

крупному материальному ущербу, чем и определяется степень опасности рассматриваемого деяния.

*Объектом*<sup>174</sup> данного преступления является безопасность функционирования трубопроводного транспорта.

Представляется не совсем точным считать, что объектом этого преступления являются безопасные условия строительства, эксплуатации и ремонта магистральных трубопроводов<sup>175</sup>, поскольку нарушения безопасности проведения строительных, ремонтных и иных работ рассматриваются обычно как нарушения правил по технике безопасности. Нарушения же этих правил при строительстве и ремонте магистрального трубопровода квалифицируются по ст. 269 лишь в случаях, когда эти нарушения ставили под угрозу безопасность функционирования трубопровода, т. е. обеспечивали безопасность его эксплуатации.

Другим обязательным объектом данного преступления являются жизнь, здоровье или отношения собственности.

*Предметом* преступления, предусмотренного ст. 269, являются магистральные трубопроводы, т. е. несущие основной поток содержимого вещества.

Магистральный трубопровод — это комплекс сооружений и технических средств, предназначенных для транспортировки материалов: емкости для хранения материалов, перекачивающие установки, компрессорные станции, телекоммуникационное оборудование, непосредственно трубы, являющиеся основными в системе трубопровода, и др. Вспомогательные (ответвляющиеся по потребителям линии и складские, предназначенные для временного или постоянного хранения материала с целью его последующего использования) трубопроводы предметом преступления, предусмотренного ст. 269, не являются. Нарушение правил их эксплуатации

<sup>174</sup> Некоторые ученые предполагают, что о признании магистральных трубопроводов транспортом можно говорить только условно, а следовательно, условным является и включение рассматриваемого преступления в число транспортных преступлений (Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 533). Представляется, что это мнение вполне обоснованно, так как трубопровод хотя и предназначен для транспортировки, однако к числу участников дорожного движения не относится. Однако законодатель приравнял магистральный трубопровод к транспорту и в отношении него должны действовать правила, обеспечивающие безопасность его функционирования.

<sup>175</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 420.

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.

С объективной стороны рассматриваемое преступление заключается в нарушении таких правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистрального трубопровода, которые обеспечивают его безопасное функционирование. Диспозиция ст. 269 — бланкетная и отсылает к специальным правилам, регламентирующим строительство, эксплуатацию и ремонт магистрального трубопровода с целью обеспечения безопасности его функционирования<sup>176</sup>.

Строительство предполагает проведение работ по возведению основных и дополнительных частей системы трубопровода. Под признаки ст. 269 подпадает нарушение строительных норм и правил как непосредственно магистрального трубопровода, так и трубопровода в целом при условии, что эти нарушения повлекут за собой сбои в работе магистрального трубопровода и поставят под угрозу безопасность его функционирования. При строительстве магистрального трубопровода существуют определенные строительные нормы и правила (СНиП), которые представляют 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. Отступления от строительных правил, не обеспечивающих безопасность функционирования трубопровода, может влечь за собой ответственность по ст. 216 при наличии остальных признаков этого состава преступления.

Эксплуатация магистрального трубопровода предполагает его правильное, безопасное функционирование в соответствии с его назначением и с учетом того, что он относится к источникам

<sup>176</sup> Например, Правила технической эксплуатации магистральных нефтепродуктов от 30 декабря 1977 г.; Правила технической эксплуатации магистральных нефтепродуктов от 23 июля 1984 г. и др.

повышенной опасности. Нарушение правил эксплуатации трубопровода заключается в отступлении от установленных правил использования трубопровода по назначению в соответствии с его техническими возможностями, например превышение допустимого давления в трубопроводе<sup>177</sup>.

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

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 объективной стороны являются последствия. В ст. 269 предусмотрены такие последствия, как причинение тяжкого либо средней тяжести вреда здоровью, либо крупный ущерб (ч. 1), смерть человека (ч. 2) и смерть двух или более лиц (ч. 3). Крупный ущерб может выражаться в разрушении или существенном повреждении магистрального трубопровода, причинении значительного экологического вреда, нарушении деятельности предприятий, утрате транспортируемого материала, в крупном материальном вреде. Вопрос о том, является ли причиненный ущерб крупным, решается правоприменительными органами с учетом заключения экспертов.

Последствия, перечисленные в ст. 269, должны находиться в причинно-следственной связи с допущенными нарушениями. Причинная связь наиболее сложно устанавливается в случаях наруше-

<sup>177</sup> См., напр.: Правила охраны магистральных трубопроводов, утвержденные Минтопэнерго РФ 29.04.1992, Постановлением Госгортехнадзора РФ от 22.04.1992. № 9 (в ред. от 23.11.1994).

ния правил при строительстве и ремонте трубопровода. Само по себе нарушение этих правил еще не означает, что совершено преступление, предусмотренное ст. 269, так как для привлечения к ответственности по ст. 269, во-первых, необходимо наступление указанных в этой статье последствий и, во-вторых, должно быть установлено, вызваны ли эти последствия именно нарушениями строительных или ремонтных правил. При этом может возникнуть вопрос о разграничении ст. 269 и ст. 216, предусматривающей ответственность за нарушение правил безопасности при ведении строительных или иных работ. Разграничение этих деяний должно проводиться с учетом характера нарушенных строительных или ремонтных правил. По ст. 269, являющейся в определенной мере (в части нарушения строительных правил) по отношению к ст. 216 специальной нормой, должны квалифицироваться нарушения указанных правил лишь при условии, что они повлияли на безопасность последующего функционирования магистрального трубопровода и явились причиной наступления предусмотренных этой статьей общественно опасных последствий. В остальных случаях содеянное должно квалифицироваться по ст. 216.

В практике деятельности правоприменительных органов может также возникнуть вопрос: как следует квалифицировать нарушение соответствующих правил при осуществлении ремонта магистрального трубопровода. Очевидно, что нарушение таких правил, ставящих под угрозу безопасность функционирования магистрального трубопровода и повлекших за собой указанные в ст. 269 последствия при неосторожной вине, полностью подпадает под признаки ст. 269. Однако недоброкачественный ремонт может быть осуществлен и умышленно, при безразличном отношении к последствиям. Представляется, что если законодатель приравнял магистральный трубопровод к транспортным средствам, то умышленный недоброкачественный ремонт может влечь ответственность по ст. 267 за приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства либо другого транспортного оборудования. При другом решении вопроса умышленный недоброкачественный ремонт магистрального трубопровода, повлекший за собой наступление последствий, предусмотренных в ст. 269 УК, окажется ненаказуемым.

С субъективной стороны рассматриваемое преступление предполагает неосторожную вину, как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности. При этом само нарушение правил при строительстве, эксплуатации и ремонте трубопровода может быть совершено осознанно. Мотивы и цели такого поведения на квалификацию не влияют, но должны учитываться при индивидуализации наказания.

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 — специальный. Повреждение магистрального трубопровода посторонними лицами может влечь за собой ответственность в зависимости от наступивших последствий и формы вины. Так, в ряде случаев лица, присоединявшиеся к трубопроводу с целью откачки нефти, привлекались к ответственности за хищение.

Учитывая опасность нарушения правил безопасности функционирования магистрального трубопровода, в Кодексе РФ об административных правонарушениях (ст. 11.20) предусмотрена ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов. В практической деятельности правоохранительных органов рассмотренное преступление встречается крайне редко. Так, в РФ в 1997 г. было зарегистрировано 9 дел, в 1998 г. — 3, в 1999 г. — 6, в 2000 г. — 3.

Нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистрального трубопровода рассматриваются в УК отдельных зарубежных стран как уголовно наказуемые деяния. Так, в УК Азербайджана (ст. 267), УК Белоруссии (ст. 320), УК Кыргызстана (ст. 286), УК Казахстана (ст. 303) названные статьи аналогичны ст. 269 УК РФ. Наиболее подробно регламентирована ответственность за данное преступление в УК Украины (ст. 292 «Повреждение объектов магистральных нефте-, газо- и нефтепродуктопроводов»). В ч. 1 этой статьи ответственность за это деяние предусмотрена в случаях, когда оно привело к нарушению нормальной работы указанных трубопроводов или повлекло опасность для жизни людей. В ч. 2 указаны квалифицирующие это преступление при-

знаки: по предварительному сговору группой лиц, а также общественным способом. Особо квалифицирующими признаками согласно ч. 3 являются: гибель людей, другие несчастные случаи с людьми, авария, пожар, значительное загрязнение окружающей среды, иные тяжкие последствия либо совершение этого преступления организованной группой.

**д) Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270)** относится к числу конвенционных, т. е. вытекающих из международных договоров, ратифицированных Россией, преступлений. Одна из Брюссельских конвенций 1910 г. возлагает на капитана обязанность «насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа, своих пассажиров, оказать помощь всякому лицу, даже враждебному, встреченному в море, в опасности погибнуть»<sup>178</sup>. Международный характер рассматриваемого преступления обусловлен интенсификацией мореплавания. С момента зарождения мореплавания появляется и особый нравственный долг мореплавателей — оказание помощи терпящим бедствие на море. Соответствующие нормы об ответственности за неоказание помощи на море были включены в законодательство многих стран на основе Брюссельских конвенций. Участником Международной конвенции об охране человеческих жизней на море стал с 1931 г. и Советский Союз.

Статья об ответственности за неоказание помощи терпящим бедствие на море в УК 1996 г. не подверглась каким-либо изменениям по сравнению с аналогичной (ст. 129) статьей УК 1960 г. Однако если неоказание помощи согласно УК 1960 г. рассматривалось как специальный вид оставления в опасности и ст. 129 в соответствии с этим находилась в главе «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности», то УК 1996 г. переместил данную норму в главу «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

<sup>178</sup> Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасения на море от 23 сентября 1910 г. // Сб. Международных конвенций, договоров, соглашений и правил по вопросам торгового мореплавания. М., 1959. С. 168–171.

В доктрине уголовного права были высказаны сомнения по поводу целесообразности подобного перемещения. «Мы разделяем сомнения ряда авторов (А. И. Чучаев и др.) в правильности размещения ст. 270 УК в системе транспортных преступлений — пишут авторы одного из учебников. — Было бы целесообразно рассматривать ее как квалифицирующую разновидность оставления в опасности, определив в систему преступлений против личности»<sup>179</sup>. Это мнение представляется обоснованным, так как *объектом* рассматриваемого преступления является не безопасность движения и эксплуатации морского транспорта, а жизнь и здоровье лиц, терпящих бедствие на водном пути. Поэтому объект данного преступления определяется различными авторами по-разному. Некоторые авторы определяют объект преступления, предусмотренного ст. 270, как «...общественное отношение по поводу обеспечения безопасности движения и эксплуатации морского и речного транспорта»<sup>180</sup>, учитывая, видимо, видовой объект. Другие — как «безопасность людей, в силу каких-либо причин оказавшихся в море или на другом водном пути (река, озеро) и терпящих бедствие»<sup>181</sup>. Третьи просто не дают определения непосредственного объекта<sup>182</sup>. Наконец, четвертые прямо говорят, что непосредственным объектом этого преступления являются жизнь и здоровье потерпевших, отмечая при этом, что круг таких потерпевших не совпадает с кругом потерпевших при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта (ст. 263)<sup>183</sup>.

Представляется, что подобное разнообразие можно объяснить лишь тем, что состав преступления, предусмотренный ст. 270, к числу транспортных преступлений отнесен необоснованно, поскольку хотя в этой статье и идет речь о водном транспорте, однако никаких правил безопасности движения и эксплуатации этого транспорта

<sup>179</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 549. — Соглашаясь с высказанным мнением, хотелось бы в то же время отметить некоторую неопределенность авторов, считающих непосредственным объектом этого деяния «условия безопасности движения и эксплуатации морского или речного судна».

<sup>180</sup> Уголовное право России. Особенная часть. М., 1996. С. 320.

<sup>181</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации. Научно-практический комментарий. С. 514.

<sup>182</sup> См., напр.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., Зерцало, 1998. С. 625; см., также: Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 424.

<sup>183</sup> Уголовное право России. Учебник для вузов: В 2 т. Т. 2. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 582.

капитан судна не нарушает<sup>184</sup>. Он нарушает только правила, обязывающие его оказать помощь людям, терпящим бедствие на водном пути, при наличии у него возможности оказания такой помощи. Следовательно, непосредственным объектом этого преступления являются жизнь и здоровье людей, оказавшихся в опасном для их жизни и здоровья положении. Данный объект является основным и обязательным, а не факультативным. *Потерпевшими* при неоказании помощи капитаном судна могут быть любые лица, терпящие бедствие на море или ином водном пути.

С объективной стороны рассматриваемое преступление выражается в невыполнении возложенной на капитана судна правовой обязанности оказания помощи гибнущим на водном пути людям, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров. Гибнущими на водном пути являются люди, оказавшиеся в опасном для жизни состоянии из-за аварии, происшедшей с судном, на котором они находились.

Диспозиция ст. 270 является бланкетной и отсылает к законодательным актам, предписывающим обязательность оказания помощи людям, терпящим бедствие на водном пути, со стороны определенной категории лиц. Такого рода требования содержатся как в ряде международных конвенций, так и в национальном законодательстве. Например, Международной конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г.<sup>185</sup>; Кодексе торгового мореплавания РФ 1999 г.<sup>186</sup>, Кодексе водного транспорта РФ 2001 г.<sup>187</sup> и др.

Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие является преступлением, совершаемом путем бездействия, так как капитан не выполняет возложенной на него законодательным актом обязанности оказания помощи людям, терпящим бедствие на водном пути. Капитан освобождается от такой обязанности лишь в том случае, если оказание помощи сопряжено с серьезной опасностью для его судна, экипажа или пассажиров. Такая опасность может существовать вследствие метеорологической обстановки, технического со-

<sup>184</sup> Он не нарушает даже маршрута следования.

<sup>185</sup> Международное право в документах. М., 1982.

<sup>186</sup> СЗ РФ. 03.05.1999. № 18. Ст. 2207.

<sup>187</sup> Там же. 12.03.2001. № 11. Ст. 1001.

стояния судна, заболевания членов экипажа или пассажиров, которым необходима срочная медицинская помощь и пр. Серьезной опасностью является наличие реального риска для жизни и здоровья членов экипажа и пассажиров, затопления судна. Не признается серьезной опасностью наступление в результате спасательных работ имущественного ущерба (например, порча груза, уплата штрафных санкций за опоздание и пр.). Вопрос о наличии или отсутствии опасности должен решаться с учетом заключения технической экспертизы. В тех случаях, когда капитан судна, игнорируя опасность для его судна, все же оказывает помощь терпящим бедствие, вопрос об его ответственности за последствия, наступившие для его судна, членов экипажа или пассажиров должен решаться на основании ст. 39 (крайняя необходимость) или ст. 41 (обоснованный риск).

Место совершения преступления является обязательным признаком рассматриваемого преступления. Законодатель говорит о помощи на море<sup>188</sup> или ином водном пути. Под иными водными путями подразумевается водное пространство, используемое для судоходства (перевозки пассажиров, грузов). Это — реки, озера, водохранилища, каналы. Терпящие бедствие могут находиться непосредственно в воде, на тонущем судне, на спасательных средствах (например, лодках, плотках), на каком-либо предмете (например, обломках корабля) и пр.

Преступление, предусмотренное ст. 270, признается оконченным с момента установления факта неоказания помощи при наличии такой возможности и отсутствии серьезного риска, независимо от того, погиб кто из числа терпящих бедствие или нет.

С субъективной стороны рассматриваемое преступление предполагает умышленную вину. По вопросу о виде умысла высказывались две точки зрения. Согласно одной данное преступление может быть совершено только с прямым умыслом<sup>189</sup>, согласно другой умысел может быть как прямым, так и косвенным<sup>190</sup>.

<sup>188</sup> Очевидно, что законодатель имел в виду и открытую часть океана, отличающуюся от морей гидрологическим и метеорологическим режимом. Моря подразделяются на внутренние, окраинные и межостровные.

<sup>189</sup> Уголовное право. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1998. С. 550.

<sup>190</sup> Уголовное право России: В 2 т. Т. 2. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 583.

Представляется, что данный состав преступления, сконструированный законодателем по типу формальных составов, может быть осуществлен лишь с прямым умыслом. Капитан, зная о терпящих бедствие людях и сознавая, что может оказать им помощь без опасности для своего судна, экипажа, пассажиров, не желает делать этого, а желает продолжить движение судна по намеченному маршруту. Капитан, поступающий так, руководствуется какими-то мотивами, которые и определяют его дальнейшее поведение. В этих условиях говорить о том, что он безразлично относится или сознательно допускает такое свое поведение, весьма затруднительно. Он может безразлично относиться к известным ему правилам, обязывающим его оказывать помощь на водном пути, может сознательно игнорировать их, но в отношении своего конкретного поведения он только желает поступить именно так и не иначе.

Мотивы неоказания помощи не являются конструктивными признаками данного состава преступления. Они могут быть различными (корыстными, личными и др.) и должны учитываться при индивидуализации наказания.

Субъект этого преступления специальный. Это прежде всего, как указано в ст. 270, капитан судна. Кроме того, к ответственности по ст. 270 могут быть привлечены за неоказание помощи терпящим бедствие дежурный помощник или иное лицо, временно выполняющее обязанности капитана судна либо находящееся на судне в единственном числе. Капитан судна, потерпевшего аварию, не оказавший помощь своим членам экипажа или пассажирам, несет ответственность за оставление в опасности<sup>191</sup>.

В УК 1960 г. в главе «Преступления против порядка управления» была предусмотрена ответственность за неоказание помощи при столкновении судов (ст. 204). Субъектом этого преступления признавался капитан одного из столкнувшихся судов. В УК 1996 г. данное преступление вполне обоснованно было декриминализировано, так как столкновение судов с такими последствиями, как причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью людей,

<sup>191</sup> Оставление погибающего военного корабля командиром, не исполнившим до конца свои служебные обязанности, является преступлением против военной службы (ст. 345).

смерть одного или большего количества людей, полностью подпадает под признаки ст. 263. Именно как нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта были квалифицированы действия капитанов судов «Адмирал Нахимов» и «Петр Васев» Маркова и Ткаченко. В приговоре Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда СССР от 30 марта 1986 г. отмечалось, что капитаны судов не проявили повышенной предосторожности и не обеспечили безопасность расхождения судов. Ткаченко при исполнении служебных обязанностей проявил преступную самонадеянность (легкомыслие). Получив информацию о том, что из порта Новороссийск пересекающим курсом следует пароход «Адмирал Нахимов», Ткаченко взял на себя обязательство пропустить это судно и не мешать его движению. Это свое обязательство он не выполнил, хотя ничего не препятствовало ему это сделать.

Марков же при исполнении своих служебных обязанностей проявил преступную небрежность. Он не организовал наблюдение за обстановкой, складывающейся в связи с расхождением судов, пренебрег предосторожностью, соблюдения которой требовала обычная морская практика. Неоказание же помощи капитаном одного из столкнувшихся судов другому, естественно при наличии такой возможности и отсутствии последствий, охватывается признаками состава преступления, предусмотренного ст. 270.

Неоказание капитаном судна терпящим бедствие относится к числу преступлений международного характера, т. е. деяниям, предусмотренным международными договорами, не относящимся к преступлениям против мира и безопасности человечества, но наносящим ущерб мирному сотрудничеству государств, организациям, гражданам и наказуемым либо согласно нормам, установленным в международных договорах, либо согласно нормам национального уголовного законодательства в соответствии с этими договорами<sup>192</sup>.

УК ряда зарубежных стран также предусматривают ответственность за неоказание помощи капитаном судна терпящим бедствие на водном пути. Так статья, аналогичная ст. 270 УК, содержится в УК Азербайджана (ст. 269). В УК Казахстана ст. 305 также по конст-

<sup>192</sup> Подробнее см.: Международное уголовное право. М., 1999.

рукции и признакам не отличается от ст. 270 УК РФ, однако в ч. 2 ст. 305 УК Казахстана дополнительно предусмотрена ответственность за неприятие должных мер капитаном одного из столкнувшихся на море или водном пути судов для спасения другого судна, повлекшее за собой по неосторожности гибель судна или иные тяжкие последствия, если эти меры могли быть приняты без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров.

В УК Латвии ответственность предусмотрена лишь за несообщение капитаном названия своего судна и порта приписки, а также места отправления или порта назначения другому судну, столкнувшемуся с его судном, если имелась возможность сообщить эти сведения (ст. 267). Это преступление отнесено законодателем Латвии к числу транспортных преступлений. Неоказание же помощи терпящим бедствие на море, что предполагает неприбытие к месту бедствия на море, если получено известие о необходимости помощи, совершено капитаном судна (ч. 1 ст. 142). Часть 2 ст. 142 Латвии текстуально совпадает со ст. 270 УК РФ. Ст. 142 УК Латвии помещена в гл. XIII «Преступные деяния против здоровья лица» и, следовательно, рассматривается как преступление против личности.

Ответственность капитана судна предусмотрена в двух статьях УК Украины, отнесенных законодателем к числу транспортных преступлений. Это, во-первых, ст. 284 «Неоказание помощи судну и лицам, терпящим бедствие». Помимо состава преступления, полностью совпадающего с признаками преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, эта статья дополнена указанием на такие действия, как неоказание помощи капитаном судна в случае столкновения с другим судном экипажу и пассажирам последнего. Во-вторых, в ст. 285 УК Украины предусмотрена ответственность капитана судна за несообщение им названия своего судна при столкновении судов. Этот состав сконструирован законодателем по типу формальных составов.

Как материальный состав сконструирован рассматриваемый состав преступления в УК Эстонии. Ст. 127 УК Эстонии предусматривает ответственность за неоказание помощи капитаном судна людям, терпящим бедствие на море или ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа

или пассажиров и если вследствие этого бездействия наступили тяжкие последствия. Это преступление, так же как и в Латвии, отнесено законодателем к преступлениям против личности (гл. 4).

В большинстве же зарубежных стран ответственность за рассматриваемые преступления предусмотрена в рамках таких составов преступлений, как неоказание помощи или оставление в опасности. Так, в ст. 162 § 1 УК Польши в гл. XIX «Преступления против жизни и здоровья» предусмотрена ответственность лиц, не оказавших помощи человеку, находящемуся в положении, угрожающем непосредственной опасностью утраты жизни либо причинения тяжкого вреда здоровью, имея возможность ее оказать, не подвергая себя или другое лицо опасности утраты жизни либо причинения тяжкого вреда здоровью. Аналогичная по ее основным признакам статья содержится в УК Испании: «Тот, кто не оказал помощь человеку, который находился один в серьезной опасности, если он имел возможность оказать ему помощь, не подвергая опасности ни себя, ни третье лицо...»

Помимо ответственности за неоказание помощи другому лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии, если эта помощь могла быть оказана без опасности для себя или других (ст. 139), в УК Болгарии в гл. «Преступления против личности» включена и ст. 140 об ответственности водителя транспортного средства, не оказавшего после происшедшей с его участием аварии потерпевшему необходимой помощи, которая могла быть оказана без опасности для себя или других.

## **§ 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПОСЯГАТЕЛЬСТВА НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА, ПРЕДУСМОТРЕННАЯ УК ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН**

В систему транспортных преступлений в УК ряда зарубежных стран включены отдельные составы преступлений, не известные российскому уголовному законодательству. Определенный интерес представляют нормы, устанавливающие ответственность за ненадлежащее состояние дорог, ставящее под угрозу безопасность движения.

Так, в ст. 319 УК Белоруссии содержится норма об ответственности за нарушение правил содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии либо непринятие мер к своевременному запрещению или ограничению движения лицом, ответственным за безопасность дороги, повлекшие по неосторожности причинение менее тяжкого телесного повреждения либо ущерба в особо крупном размере (ч. 1), смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения (ч. 2).

Несколько иная по содержанию и объему, но так же обеспечивающая надлежащее состояние автомобильных дорог статья содержится в УК Узбекистана: нарушение правил пользования автомобильными дорогами и их охраны, т. е. прокладка, ремонт без соответствующего разрешения подземных или наземных коммуникаций на автомобильных дорогах и в полосе их отвода, несоблюдение установленных условий и сроков выполнения этих работ, самоуправное возведение арок, ограждений, шлагбаумов или иных сооружений, складирование на дорогах материалов и других предметов, разрушение дорожного полотна, повлекшее средней тяжести или тяжкое телесное повреждение (ч. 1), либо смерть человека (ч. 2), либо человеческие жертвы, иные тяжкие последствия (ч. 3).

В ст. 302 УК Казахстана, наряду с ответственностью за нарушение действующих на транспорте правил, предусмотрена также ответственность лиц, выполняющих управленческие функции в дорожных, строительных и других организациях и ответственных за эксплуатацию дорог и дорожных сооружений, их оборудование, а также за организацию дорожного движения в случае наступления таких последствий, как причинение крупного ущерба, причинение телесных повреждений средней тяжести (ч. 1), иные тяжкие последствия (ч. 2).

Более широкий круг субъектов предусмотрен в ст. 382 УК Испании, согласно ч. 2 которой подлежит ответственности тот, кто не восстановил безопасность дороги в случаях, когда он имел такую обязанность.

Весьма четко определен субъект рассматриваемого преступления в ст. 288 УК Украины, согласно которой «нарушение правил,

норм и стандартов, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения, совершенное лицом, ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт либо содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, других дорожных сооружений, или лицом, выполняющим такие работы, или это нарушение причинило потерпевшему средней тяжести телесное повреждение, тяжкое телесное повреждение или смерть...». Эта статья представляется наиболее удачной из числа перечисленных ранее.

Перечень подобных статей можно было бы продолжить, однако и так очевидно, что состояние дорог является одним из существенных условий, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта. Ненадлежащее их состояние зачастую приводит к серьезным авариям и крушениям, которые, как уже отмечалось, составляют довольно значительный процент дорожно-транспортных происшествий. При этом всегда есть лица, которые обязаны обеспечивать надлежащее состояние дорог в силу занимаемой должности или выполняемых служебных функций. Однако эти лица, не выполнившие свои обязанности, в результате чего произошло дорожно-транспортное происшествие, к ответственности не привлекаются, хотя именно неудовлетворительное состояние дорог значительно чаще приводит к авариям, чем, например, техническая неисправность транспорта (соответственно 11,2 и 2,8%)<sup>193</sup>. В УК России есть статья (266) о недоброкачественном ремонте и выпуске в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств.

В Уголовных кодексах ряда зарубежных стран имеются и иные, относимые к числу транспортных преступлений нормы, не известные уголовному законодательству России. Так, в ст. 290 УК Украины предусмотрена ответственность за уничтожение, подделку или замену идентификационного номера, номеров двигателя, шасси или кузова, или замену без разрешения соответствующих органов номерной панели с идентификационным номером транспортного средства.

Использование контрольных знаков, предназначенных для другого механического транспортного средства, или знаков, которые не выдавались соответствующими органами, признается уголовно-

<sup>193</sup> Преступность и правонарушения (1994–1998). Стат. сб. М., 1999. С. 134–135.

наказуемым деянием согласно ст. 345 УК Болгарии. В ст. 345<sup>а</sup> этого кодекса предусмотрена ответственность тех лиц, которые в нарушение установленного порядка уничтожат или подделают идентификационный номер механического транспортного средства. Кроме того, ст. 344 предусматривает ответственность за уничтожение или перемещение знаков или сигналов, предназначенных для обеспечения безопасности движения транспорта.

Аналогичная ст. 344 УК Болгарии статья содержится в УК Голландии: «Лицо, которое умышленно разрушает, повреждает, снимает или переставляет знак, сигнал или приспособление, установленное для безопасности прохождения водных или воздушных судов, или срывает их действие или устанавливает ложный знак или сигнал, подлежит:...» (ст. 166). Кроме этого в УК Голландии предусмотрена и ответственность за совершение таких действий по небрежности или неосторожности (ст. 167).

Согласно ст. 265 УК Латвии предусмотрена ответственность за незаконные изготовление, реализацию, выдачу, подделку или уничтожение регистрационного документа, агрегата или регистрационного номерного знака транспортного средства (ч. 1), за похищение регистрационного документа или регистрационного номерного знака транспортного средства (ч. 2).

В гл. 27 УК России подобных норм не содержится. Вместе с тем в гл. 32 «Преступления против порядка управления» есть ст. 326 «Подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства». Повреждение знаков и сигналов, предназначенных для обеспечения безопасности движения транспортных средств, подпадает под признаки ст. 267. Замена же идентификационных номеров влечет за собой административную ответственность, а в тех случаях, когда такие действия связаны с угоном транспортного средства, то и уголовную согласно ст. 166.

Среди норм о транспортных преступлениях в УК Украины содержится норма, не известная УК других стран. Это ст. 280, согласно которой признаются уголовно-наказуемыми такие действия, как «принуждение работника железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного, городского, электрического или магистрального трубопроводного транспорта к неисполнению своих служебных обя-

занностей путем угрозы убийством, нанесением тяжких телесных повреждений или уничтожением имущества этого работника или близких ему лиц. Данная статья, по мнению законодателя Украины, так же обеспечивает безопасность функционирования всех видов транспорта, защищая работников транспорта от посягательств на них и от принуждения их к неисполнению служебных обязанностей.

В систему транспортных преступлений законодатель Испании включил норму, предусматривающую ответственность водителей, которые после требования представителя власти откажутся подвергнуться законно установленному освидетельствованию для проверки состояния на предмет нахождения водителя под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно алкогольных напитков (ст. 380). Это деяние рассматривается как тяжкое неповиновение.

Среди других преступлений, включенных в систему транспортных преступлений, в уголовном законодательстве зарубежных стран помещены следующие составы преступлений.

Самовольная без надобности остановка поезда: ст. 283 УК Украины, ст. 205<sup>1</sup> УК Эстонии, ст. 259 УК Латвии, ст. 312 УК Белоруссии и др. В России, как уже отмечалось, это деяние вполне обособованно декриминализировано.

Допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, влечет за собой уголовную ответственность согласно ст. 264 УК Латвии, ст. 179 УК Польши, ст. 261 УК Узбекистана, ст. 284 УК Кыргызстана и др. Кроме того, к числу уголовно-наказуемых деяний в ряде стран относится и управление транспортным средством в состоянии опьянения. Например, ст. 379 УК Испании предусматривает ответственность тех лиц, «кто будет вести автомобиль или мотоцикл, находясь под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно алкогольных напитков». Аналогичные по своим основным признакам статьи содержатся и в УК Болгарии (ст. 343<sup>б</sup>), Польши (ст. 178), Латвии (ст. 262), Германии (ч. 1 § 315<sup>а</sup>, ч. 1 § 315-с, ч. 1 § 316) и др. Очевидно, что управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается во многих зарубежных странах обстоятельством, влекущим за собой уголовную ответственность и отягчающим наказание. Такое положение обусловлено тем, что, имея дело с источниками повышенной опасности, эти лица

сознательно нарушают правила предосторожности, ставя под угрозу причинения существенного вреда жизни и здоровью граждан. В Российском уголовном законодательстве такие нормы были декриминализированы УК 1996 г. Однако представляется, что состояние опьянения должно было бы признаваться обстоятельством,отягчающим любое транспортное преступление.

Уголовные кодексы многих зарубежных стран в главу о транспортных преступлениях включают и такие, как угон (или захват) транспортного средства. Так, в ст. 268 УК Латвии предусмотрена ответственность за захват водного или воздушного судна, согласно ст. 341<sup>б</sup> и 346 УК Болгарии к числу преступлений на транспорте и других путях сообщения отнесены соответственно незаконное завладение воздухоплавательным средством, находящимся на земле или в полете, и изъятие из владения другого лица без его согласия чужого механического транспортного средства с намерением его использовать. Кроме того, в ст. 346<sup>а</sup> УК Болгарии предусмотрена ответственность и за противозаконное проникновение в чужое механическое транспортное средство без согласия собственника.

В УК России статья об угоне транспортных средств обоснованно помещена в главу преступлений против собственности, так как это деяние посягает не на безопасность движения, а на отношения собственности, ибо собственник, помимо того, что он утрачивает возможность пользования собственным имуществом, испытывает определенный материальный ущерб в результате амортизации его вещи (ст. 166). Угон же судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211) также обоснованно отнесен к числу преступлений, посягающих на общественную безопасность, поскольку подобные действия в отношении перечисленных видов транспорта ставят в опасное состояние, по общему правилу, значительное количество людей.

Подводя итог изложенному, можно отметить, что круг уголовно-наказуемых деяний, посягающих на безопасное функционирование транспорта, в большинстве зарубежных стран в общих чертах одинаков. Те различия, которые имеются в уголовном законодательстве разных стран в отношении рассматриваемых преступлений, сводятся в основном к следующему.

1. Не во всех странах статьи об ответственности за транспортные преступления содержатся в специальных главах УК (УК Эстонии, Австрии, Китая).

2. Круг уголовно-наказуемых транспортных преступлений в различных странах определяется по-разному: в ряде стран он чрезвычайно сужен и сведен к 2–3 нормам, в которых в одной статье предусмотрена ответственность как для лиц, управляющих транспортным средством, так и для иных лиц (например, УК Дании, Австрии, Голландии).

3. В некоторых странах к числу транспортных преступлений относятся не только неосторожные, но и умышленные преступления, посягающие на безопасность движения транспорта (например, УК Голландии, Польши, Болгарии).

4. В отдельных странах нормы о транспортных преступлениях сконструированы как нормы поставления в опасность правоохраняемые интересы (УК Австрии, Болгарии, Германии, Швейцарии).

## **§ 6. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПОСЯГАЮЩИХ НА БЕЗОПАСНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТА (по материалам обобщения практики)**

В Постановлениях Пленумов Верховных Судов СССР и России по делам о транспортных преступлениях неоднократно отмечалось, что некоторые суды недооценивают степень общественной опасности рассматриваемых преступлений, сопровождающихся причинением вреда здоровью людей и иногда влекущих гибель, наносящих значительный материальный ущерб и причиняющих иные тяжкие последствия. Кроме того, отдельные суды не выясняют с достаточной полнотой все обстоятельства дела, что зачастую приводит к случаям неправильной квалификации, а также определению несправедливого наказания<sup>194</sup>.

<sup>194</sup> Сб. Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. 1999. С. 40–45, 338–343; см. также: Бюллетень Верховного Суда СССР. 1989. № 14. С. 40–47 (обзор судебной практики).

Анализ наиболее часто встречающихся ошибок в квалификации транспортных преступлений целесообразно проводить сгруппировав эти ошибки по элементам состава транспортных преступлений.

Как уже отмечалось, видовым объектом транспортных преступлений является безопасное функционирование транспорта. Непосредственным же — безопасное функционирование (движение и эксплуатация) конкретного вида транспорта. Другим обязательным дополнительным объектом этих преступлений в подавляющем большинстве статей является личность, а в ряде случаев и собственность.

Некоторые преступления, совершаемые с использованием транспортных средств, посягают не на безопасное функционирование транспорта, а на иные объекты, например на жизнь или здоровье личности или собственность. Так, В., работавший шофером, решил отомстить своей бывшей жене за ее нежелание возобновить семейную жизнь. Зная, что жена уходит на работу рано утром, В. на закрепленной за ним автомашине поджидал ее за углом. При переходе В-ой улицы он пытался совершить на нее наезд. Ее здоровью был причинен тяжкий вред. Первоначально действия В. были квалифицированы как нарушение правил дорожного движения. Позднее они были квалифицированы как покушение на убийство. Очевидно, что в этом случае объектом посягательства является не безопасность движения, а жизнь и здоровье личности. Неправильное определение объекта было к тому же обусловлено игнорированием формы вины и направленности умысла.

Такая же ошибка была допущена и по делу О., который, подъехав на закрепленном за ним бульдозере к дому своей тещи, с которой у него были неприязненные отношения, разрушил его. Он также был осужден за нарушение правил безопасности движения, поскольку самоходные машины являются транспортным средством. В данном случае объектом преступления является не безопасность движения самоходного транспортного средства, а собственность, хотя к дому О. и проехал по транспортной магистрали. Действия О. были переквалифицированы на статьи об ответственности за умышленное уничтожение и повреждение имущества. Здесь, как и в предыдущем случае, неправильное определение объекта было обусловлено неправильным определением формы вины и направленности умысла.

Неправильная квалификация довольно часто бывает вызвана недостаточно тщательным учетом требования, изложенного в Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г., не утратившего силу и в настоящее время. Согласно п. 7 этого Постановления лицо, управляющее самоходной машиной, может нести ответственность за транспортное преступление лишь в тех случаях, когда транспортное происшествие связано с нарушением Правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Если же такое лицо нарушило правила производства определенных работ, техники безопасности или иные правила охраны труда, то действия виновного подлежат квалификации по статьям УК, предусматривающим ответственность за нарушение этих правил, а в соответствующих случаях — за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества (п. 7)<sup>195</sup>.

Так, К., работая на комбайне, во время уборки урожая наехал на спавшую в соломе В., причинив ее здоровью тяжкий вред. В данном случае комбайн использовался по своему производственному назначению и его эксплуатация в это время не регламентировалась Правилами дорожного движения. Поэтому суд вполне обоснованно переквалифицировал действия виновного, расценив их как неосторожное причинение тяжкого вреда здоровью.

В тех случаях, когда при осуществлении производственных процессов самоходной машиной нарушаются правила по технике безопасности, в результате чего причиняется вред личности, содеянное должно квалифицироваться по статьям, предусматривающим ответственность за нарушения правил охраны труда или за преступления против личности. Так, М. был осужден за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортного средства. Он был признан виновным в том, что, работая на автопогрузчике, в нарушение инструкции по технике безопасности погрузил и начал перевозить по территории мебельного цеха сверхгабаритный груз, часть которого упала на О., причинив ему менее тяжкое телесное повреждение (вред здоровью средней тяжести). Материалами дела установлено, что М. никаких правил дорожного движения не нару-

<sup>195</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. С. 42.

шал и причинил вред здоровью потерпевшего во время осуществления производственного процесса. Действия М. были переквалифицированы на статью об ответственности за неосторожное причинение менее тяжких телесных повреждений.

Таким образом, для правильной квалификации преступлений зачастую бывает необходимо не только установить объект преступления, но и учитывать другие признаки, характеризующие деяние.

Наиболее полно в законе бывает отражена объективная сторона преступления. Поэтому квалификация преступлений по объективной стороне вызывает наименьшие затруднения. Объективная сторона транспортных преступлений в УК 1996 г. описана очень подробно. Тем не менее в юридической литературе отмечалось, что «на практике юридически грамотной квалификации дорожно-транспортных проступков по признакам объективной и субъективной их сторон не производится ...»<sup>196</sup>.

Затруднения, возникающие в практике в связи с расследованием и рассмотрением в судах транспортных преступлений, в определенной мере обусловлены тем, что в диспозициях ст. 263 и 264 говорится о двух группах нарушений. И если нарушение Правил безопасного движения (ст. 263) и Правил дорожного движения (ст. 264) затруднений при квалификации не вызывает, то о нарушениях правил эксплуатации этого сказать нельзя.

Правила эксплуатации транспортных средств, как уже отмечалось, регламентированы довольно большим количеством нормативных актов, инструкций и пр., которые в полной мере не отражают и не могут отражать все возможные случаи причинения вреда жизни и здоровью людей при функционировании источников повышенной опасности. Поэтому в процессе обсуждения проектов Кодекса 1996 г. высказывались мнения, что указание на нарушение правил эксплуатации следует исключить из статей о транспортных преступлениях. Однако законодатель вполне обоснованно счел необходимым оставить в этих статьях указание на правила эксплуатации, так как некоторые правила эксплуатации транспорта установлены в це-

---

<sup>196</sup> Лукьянов В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения // Советское государство и право. 1990. № 8. С. 72–73.

лях обеспечения безопасности лиц, находящихся в сфере функционирования транспорта.

Вопрос о том, обеспечивает то или иное правило эксплуатации безопасность движения, предоставляется на усмотрение лиц, осуществляющих правоприменительную деятельность, что не исключает возможности отдельных ошибок. Так, К. был привлечен к ответственности за нарушение правил эксплуатации автомашины, повлекшее за собой причинение материального ущерба. Нарушение правил эксплуатации, по мнению следователя, выразилось в том, что К. использовал закрепленную за ним в совхозе машину не по назначению: попытался вытащить попавшую в канаву легковую автомашину. В процессе вытаскивания легковая машина зацепилась за дерево и была значительно повреждена<sup>197</sup>. Очевидно, что К. нарушил определенные правила эксплуатации, но не те, которые обеспечивают безопасность движения. Он причинил материальный ущерб и должен отвечать не за совершение транспортного преступления, а за повреждение имущества, естественно, если будет установлена его вина.

Не являются нарушением правил эксплуатации неправильные действия водителя, вызвавшие вредные последствия, если они и были допущены им во время движения, но не связаны с ним и представляют собой нарушения не писанных, а общих правил предосторожности.

Обязательным признаком объективной стороны неосторожных транспортных преступлений является наступление определенных последствий. Все неосторожные транспортные преступления (за исключением ст. 270 и 271) сконструированы законодателем одинаково. Все статьи имеют части, в которых предусмотрены различные, в зависимости от тяжести причиненного вреда, последствия. Квалификация транспортных преступлений, повлекших за собой причинение вреда личности, как правило, затруднений не вызывает, что нельзя сказать о таком последствии, как причинение крупного ущерба (ст. 263, 266, 267, 269).

---

<sup>197</sup> В этот период материальный ущерб предусматривался как одно из последствий. Ч. 1. Ст. 264.

В обзоре судебной практики, проведенном судебной коллегией Верховного Суда СССР по делам об автотранспортных преступлениях, отмечалось: «При определении наличия в действиях виновного состава преступления по признаку существенного материального ущерба правильно поступают, на наш взгляд, те суды, которые кроме обстоятельств дела о стоимости поврежденных в результате дорожно-транспортного происшествия деталей и узлов учитывают также характер необходимого восстановительного ремонта...»<sup>198</sup>

Причинение существенного материального ущерба, как и легко-го вреда здоровью, предусматривалось в качестве последствия основного состава — нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта УК 1960 г. до 1992 г. Затем нарушения Правил безопасности движения и эксплуатации транспорта при наличии таких последствий были декриминализированы и стали рассматриваться как административные правонарушения. Однако в УК 1996 г. крупный ущерб вновь предусмотрен в качестве последствия некоторых транспортных преступлений (ст. 263, 266, 267, 269). Учитывая прежнюю практику, можно прогнозировать, что при отсутствии нормативного разъяснения размера крупного ущерба решение этого вопроса правоприменительными органами будет весьма разнообразным. Вместе с тем необходимо иметь в виду, что крупный ущерб определяется не только размером материального вреда, но и рядом других признаков (например, существенная дезорганизация работы транспорта в связи с имевшим место ДТП).

Изучение материалов практики свидетельствует о том, что 1/3 ошибок при квалификации преступлений, посягающих на безопасное функционирование транспорта, обусловлена неправильным определением развития причинной связи или неправильным определением причиняющих свойств конкретного нарушения. Так, Ф. был осужден за нарушение правил безопасности движения за то, что, управляя автомобилем КамАЗ, превысил скорость движения и допустил столкновение с автомобилем ВАЗ, повлекшее за собой тяжкие последствия. Как указано в приговоре, Ф. следовал по шоссе со скоростью 74,5 км/ч вместо 70 км/ч, установленных для данного участка дороги. В это время перед

<sup>198</sup> Бюллетень Верховного Суда СССР. 1989. № 4. С. 44.

его автомобилем впереди справа с второстепенной дороги выехал на шоссе и стал его пересекать автомобиль ВАЗ под управлением К., находящегося в состоянии опьянения. Увидев автомобиль ВАЗ, Ф. не принял мер к своевременному торможению, пытался объехать его, для чего свернул влево и в полутора метрах от левой обочины шоссе столкнулся с автомобилем ВАЗ.

Признавая Ф. виновным, суд сослался в приговоре на заключение автотехнической экспертизы о том, что Ф. превысил скорость движения на 4,5 км/ч и несвоевременно принял меры для предотвращения столкновения, поскольку поздно начал тормозить и из-за этого не смог предотвратить аварию. Между тем из материалов дела усматривалось, что это нарушение не находилось в причинной связи с наступившими последствиями, так как непосредственной причиной столкновения транспортных средств явились неправильные действия водителя автомобиля ВАЗ К., который выехал с второстепенной на главную дорогу и стал делать левый поворот, не пропустив двигавшийся по главной дороге автомобиль КамАЗ, чем создал аварийную обстановку. То, что Ф. не сумел уклониться от столкновения, не может быть вменено ему в вину, поскольку он не предвидел, не мог и не должен был предвидеть, что автомобиль ВАЗ не остановится перед выездом на главную дорогу и не пропустит автомобиль КамАЗ. Действия Ф., выразившиеся в применении торможения и в попытке предотвратить столкновение путем маневрирования, были продиктованы аварийной обстановкой, сложившейся не по его вине. Что касается превышения скорости на 4,5 км/ч, то, как видно из заключения экспертизы, оно не повлияло на механизм столкновения. С учетом этих обстоятельств Судебная коллегия Верховного Суда СССР приговор в отношении Ф. отменила и дело прекратила за отсутствием в его действиях состава преступления.

Анализ уголовных дел данной категории свидетельствует о том, что причинная связь в этих случаях может быть весьма сложной, иногда не прямой, а опосредованной (например, в ст. 266).

При недоброкачественном ремонте и выпуске в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, что явилось причиной дорожно-транспортного происшествия, в отдельных случаях были привлечены к ответственности водители, хотя они и не нару-

шили правил безопасного движения. Так, С., управляя камазом, не остановился на красный сигнал светофора и врезался впереди стоявшую машину, причинив тяжкий вред здоровью сидящего сзади пассажира и крупный материальный ущерб. С. был осужден за нарушение Правил дорожного движения. Верховный суд дело прекратил, так как было установлено, что диспетчер, выпустивший машину на линию, не проверил, была ли отрегулирована тормозная система, о необходимости чего заявлял С. Следовательно, в данном случае авария находилась в причинной связи с действиями не С., а других лиц, которые и должны были быть привлечены к ответственности. Ответственность же С. исключается из-за отсутствия вины.

В некоторых случаях к ответственности за ДТП привлекаются водители, находящиеся во время аварии за рулем в состоянии опьянения, хотя виновником этого происшествия явился водитель другого транспортного средства. В этих случаях также имеет место неправильное определение причинно-следственной связи.

Субъективная сторона неосторожных транспортных преступлений характеризуется либо легкомыслием, либо небрежностью. Некоторые ошибки, которые имеют место в правоприменительной деятельности в связи с неправильным установлением формы вины, рассмотрены при анализе объекта. В тех случаях, когда субъективная сторона определяется правильно, недостаточное внимание зачастую уделяется разграничению видов неосторожности. Данное разграничение на квалификацию не влияет, однако это не означает, что оно не имеет никакого практического значения. Определение вида неосторожности, выяснение вопроса, осознанно или нет были нарушены соответствующие правила, должны самым тщательным образом выясняться в каждом конкретном случае, так как они влияют на наказание в процессе его индивидуализации, а следовательно, в конечном счете оказываются одним из условий постановления законного и справедливого приговора.

Так, районным народным судом А. было определено за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее смерть потерпевшего, наказание более мягкое, чем предусмотрено законом. А. при управлении транспортным средством находился за рулем в состоянии алкогольного опьянения, превысил скорость движения и в результате

совершил наезд на пешехода со смертельным исходом. В приговоре не были приведены обстоятельства, которые, по мнению суда, являлись исключительными и давали основания для назначения более мягкого наказания, чем предусмотрено законом. Судебная коллегия Верховного суда, отменяя по жалобе представителя потерпевшего этот приговор из-за мягкости наказания, подчеркнула именно грубый характер нарушения.

Квалификация преступлений в зависимости от его субъекта применительно к неосторожным транспортным преступлениям в большинстве случаев затруднений не вызывает, хотя во многих статьях, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, речь идет о специальном субъекте, что требует учета дополнительных признаков.

Водитель, виновный в аварии и скрывшийся с места происшествия, не оказав помощи потерпевшему, подлежит ответственности по ст. 264 и 265. В тех случаях, когда водитель не был виновен в совершенной аварии, но жизнь или здоровье потерпевшего были поставлены под угрозу в результате происшествия с управляемым им транспортным средством, то невыполнение водителем обязанности по оказанию помощи потерпевшему влечет, согласно разъяснению Пленума Верховного Суда от 6 октября 1970 г., ответственность за оставление в опасности. В обзоре судебной практики, подготовленном судебной коллегией Верховного Суда СССР по этому поводу, отмечается, что, некоторые из судов не выясняют субъективную сторону преступления, предусмотренного ст. 127 УК РСФСР (ст. 125 УК РФ), а именно: признавало ли виновное лицо наличие опасного для жизни состояния, предвидело ли его и допускало ли наступление этих опасных последствий».

Так, Г. был осужден за то, что нарушил Правила дорожного движения, совершив наезд на К., и с места происшествия скрылся. Из материалов дела следовало, что смерть наступила сразу же после наезда, в силу чего оказать ей помощь было уже невозможно. Учитывая это, судебная коллегия Верховного суда отменила приговор в части осуждения Г. за оставление в опасности и дело в этой части прекратила.

В другом случае Д. был осужден за то, что, будучи в состоянии опьянения, не справился с управлением мотоциклом и совершил на-

езд на 3., причинив ей менее тяжкие телесные повреждения (средний вред здоровью). Боясь ответственности за содеянное, он оставил потерпевшую в опасном для ее жизни состоянии и с места происшествия скрылся. Эти действия Д. были квалифицированы как нарушение Правил дорожного движения и оставление в опасности. Суд второй инстанции приговор в части осуждения Д. за оставление в опасности отменил и дело прекратил, мотивируя свое решение тем, что потерпевшая получила повреждения, не опасные для жизни. Однако Президиум городского суда отметил, что решающим для квалификации является не фактическая тяжесть наступивших последствий, а характер предвидения виновным опасности, который в суде пояснил, что он понимал наличие опасности для жизни потерпевшей, но испугался ответственности и с места происшествия скрылся. Президиум городского суда отменил определение городского суда как необоснованное.

Вопрос о том, насколько водитель, виновный в аварии, сознавал, что жизнь потерпевшей находится в опасности, в настоящее время не возникает, поскольку такой водитель несет ответственность не за оставление в опасности, а за оставление места дорожно-транспортного происшествия, что включает в себя и оставление потерпевшего в опасности, которое признано законодателем деянием менее опасным, чем преступление, предусмотренное ст. 265. Поэтому представляется недостаточно обоснованной позиция, согласно которой «действие водителя, виновного в нарушении Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, оставившего место ДТП, надлежит квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 264 и 265 УК РФ, а в случае заведомого оставления без помощи потерпевшего, находящегося в опасном для жизни состоянии, и по ст. 125 УК РФ»<sup>199</sup>. Посткриминальное поведение таких водителей полностью охватывается ст. 265 и квалификации по совокупности со ст. 125 не требует. Таким образом, предусмотрев ответственность водителя, оставившего в результате совершенной им аварии потерпевшего без помощи, законодатель тем самым отдал предпочтение объективному критерию — са-

<sup>199</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации. Научно-практический комментарий. С. 508.

тому факту оставления места ДТП вопреки требованиям п. 2.5 Правил дорожного движения.

Все неосторожные транспортные преступления необходимо разграничивать с административными правонарушениями. Этот вопрос важен потому, что в Кодексе РФ об административных правонарушениях 2001 г. имеются статьи, предусматривающие административную ответственность за транспортные правонарушения. При этом непосредственные объекты преступлений и правонарушений обычно совпадают. Наиболее четкие критерии разграничения можно установить при анализе объективной стороны, хотя «механизм преступных и непроступных нарушений соответствующих правил — один и тот же»<sup>200</sup>. Основное отличие правонарушений и преступлений по рассматриваемой категории дел заключается в отсутствии или наличии указанных в законе определенных последствий.

Обязательными признаками объективной стороны неосторожных транспортных преступлений является наступление таких последствий как причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо крупный ущерб<sup>201</sup> (ч. 1), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3). Отсутствие таких последствий при нарушении соответствующих правил означает, что совершено административное правонарушение. При совершении правонарушения возможно и наступление последствий. Однако они менее значительны, чем предусмотренные УК. Такими последствиями может быть причинение в надлежащих случаях не крупного ущерба либо легкого вреда здоровью. Учитываться должны и характер совершаемого деяния и способ его совершения.

<sup>200</sup> Лукьянов В.В. Законодательство об ответственности за дорожно-транспортные преступления нуждается в совершенствовании // Советское государство и право. 1974. № 9. С. 69.

<sup>201</sup> Исключения составляют ст. 264 и 268, в которых в качестве одного из последствий не предусмотрен крупный ущерб, а также ст. 270 и 271.

## Глава III

### ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ОХРАНЫ ТРУДА

#### § 1. ПОНЯТИЕ И СИСТЕМА НОРМ О ПРЕСТУПНЫХ НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ОХРАНЫ ТРУДА

Опасность преступных нарушений правил охраны труда определяется тем, что эти преступления посягают в первую очередь на закрепленное ст. 37 Конституции РФ право граждан на охрану их трудовой деятельности. Во Всеобщей декларации прав человека особо подчеркивается право каждого гражданина на благоприятные условия труда (ст. 23). Кроме того, нарушения специальных правил производства различного рода работ создают опасность не только для работающих лиц, но и для окружающих. Поэтому подавляющее большинство преступлений, связанных с нарушением специальных правил производства конкретных работ, помещено в УК 1996 г. в разделе IX «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка». Отдельные виды работ на производствах, обладающих в силу особенностей технологических процессов потенциально высокой степенью опасности причинения вреда физическим лицам и имущественным благам личности и общества, требуют соблюдения особых мер предосторожности при их выполнении. Точное и неукоснительное соблюдение этих специальных мер предосторожности является необходимым условием предотвращения общественно опасных последствий.

Здоровые и безопасные условия труда обеспечиваются тщательным соблюдением правил безопасности. Это особенно важно на современном этапе развития общества, поскольку научно-технический

прогресс диктует ускоренные темпы развития производства, что приводит к увеличению мощности и сложности техники, появлению новых ее видов и как следствие этого к увеличению числа неосторожных преступлений, в большей части связанных с причинением вреда жизни и здоровью людей. Представить полную статистическую картину преступных деяний, связанных с нарушением правил охраны труда, довольно сложно по следующим причинам. Несмотря на то, что учету подлежат все несчастные случаи на производстве, не все они являются преступлениями. Многие из них происходят по вине самих потерпевших, кроме того, по фактам несчастных случаев на производстве уголовные дела возбуждаются далеко не всегда. Но даже с учетом этого статистика производственного травматизма настолько высока, что можно с уверенностью сказать, что в общей структуре неосторожных преступлений нарушения правил охраны труда занимают второе место после транспортных преступлений<sup>1</sup>.

По уровню травматизма со смертельным исходом наша страна опережает экономически развитые страны. В 1995 г. в целом по стране частота смертельных случаев на 1000 работающих составила 0,133. В Великобритании этот показатель составляет 0,016, в Японии — 0,02, в США — 0,054, в Германии — 0,08<sup>2</sup>.

По данным Департамента охраны труда Министерства труда России только в 1994 г. от травм пострадало более 300 тыс. человек, из них почти 7 тыс. погибли, а около 13 тыс. стали инвалидами. При этом если в целом уровень травматизма составил 5,9 на тысячу работающих, то в сельском хозяйстве он возрос до 15 тыс., а на частных предприятиях оказался более чем в 2,5 раза выше, чем на государственных<sup>3</sup>.

Несмотря на распространенность таких несчастных случаев, изучение материалов уголовных дел по фактам несчастных случаев на производстве в прокуратурах и судах показало, что имеет место недооценка работниками правоохранительных органов опасности таких несчастных случаев, поскольку большинство материалов за-

<sup>1</sup> В периодической печати публиковались данные, согласно которым ежегодно в нашей стране на производстве получают травмы около 700 тыс. чел.; 30 тыс. из них становятся инвалидами еще в молодом, трудоспособном возрасте, каждый год погибает почти 15 тыс. чел. (На трудовую смену как на фронт // Труд. 1993. 19 января).

<sup>2</sup> Кузнецова Н.Ф., Арзунова Ю.Н. Об эффективности уголовно-правовой охраны трудовых прав граждан // Государство и право. 1996. № 10. С. 64.

<sup>3</sup> Там же.

канчивается отказами в возбуждении уголовных дел, поэтому в судах практически отсутствуют уголовные дела данной категории. Не случайно поэтому в Постановлении № 1 Пленум Верховного Суда РСФСР «О судебной практике по делам о нарушениях правил охраны труда и безопасности горных, строительных и иных работ» от 23 апреля 1991 г. (с изменениями и дополнениями, внесенными Постановлениями Пленума от 21 декабря 1993 г. и от 25 октября 1996 г.) отмечается следующее: «Несмотря на постоянный рост производственного травматизма со смертельным исходом и иными тяжкими последствиями, в последние годы отмечается тенденция к сокращению числа дел, возбуждаемых по ст. 140, 214–216 УК РСФСР (ст. 143, 215, 216 и 217 УК РФ). Сокращается также число направляемых в суды дел этой категории. В процессе их рассмотрения отдельные суды недооценивают общественную опасность указанных преступлений и, вопреки требованиям закона, не устанавливая всех виновных в совершении преступления либо при наличии к тому оснований не привлекают их к ответственности»<sup>4</sup>. При этом опрос работников суда и прокуратуры показал, что вопросы квалификации неосторожных преступлений, связанных с нарушением правил охраны труда, вызывают некоторые затруднения, например при разграничении смежных составов преступлений.

К числу преступлений, посягающих на безопасные условия труда, согласно УК 1996 г. можно отнести: нарушение правил охраны труда (ст. 143); нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики (ст. 215); нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных и иных работ (ст. 216); нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах (ст. 217). С некоторыми оговорками (подробнее об этом будет сказано далее, при анализе этих составов) к числу деяний, посягающих на безопасные условия труда, можно отнести и нарушение правил учета, хранения, перевозки и использования взрывчатых, легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий (ст. 218), а также нарушение правил пожарной безопасности (ст. 219). В отличие от предыдущей группы преступлений эти два деяния совершаются не только в процессе осуществления трудовой деятельности, но могут иметь место в быту

<sup>4</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М., Спарк. 1999. С. 442–443.

и досуговой сфере. Однако весьма часто пожары возникают при нарушении правил устройства и эксплуатации электрооборудования, печей и теплоустановок на производстве. Так, в 1998 г. по этим причинам произошел 104 691 пожар<sup>5</sup>.

Уголовно-правовые нормы, обеспечивающие охрану труда в ранее действующем законодательстве, находились в двух разных главах. В гл. IV «Преступления против политических, трудовых и иных прав и свобод граждан» была ст. 140 (нарушение правил охраны труда), а в гл. X «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения» — ст. 214 (нарушение правил безопасности горных работ), ст. 215 (нарушение правил при производстве строительных работ), ст. 216 (нарушение правил безопасности на взрывоопасных предприятиях или во взрывоопасных цехах), ст. 215<sup>1</sup> (нарушение правил пожарной безопасности) и ст. 217 (нарушение правил хранения, использования, учета, перевозки взрывчатых веществ или пиротехнических изделий). Новый УК сохранил эту систему, внося некоторые изменения, касающиеся объема и признаков преступлений рассматриваемой категории, о чем будет сказано далее.

Несмотря на расположение в разных главах УК, эти преступления посягают на один *объект* — безопасность в сфере обеспечения защиты жизни и здоровья граждан при осуществлении производственных процессов в различных отраслях. Не является исключением и преступление, предусмотренное ст. 143 (нарушение правил охраны труда), хотя оно помещено в гл. 19 «Преступления против конституционных прав и свобод человека и гражданина», так как последствиями этого преступления законодатель называет тяжкий или средней тяжести вред здоровью либо смерть человека. Поместив данный состав преступления в гл. 19, законодатель подчеркнул значимость такого провозглашенного Конституцией демократического принципа как право на здоровые и безопасные условия труда, поставив тем самым на 1-е место это право.

Однако преступление, предусмотренное ст. 143, имеет и второй обязательный объект — безопасность, понимаемую как совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасные условия функционирования общества, в том числе безопасные условия

<sup>5</sup> Преступность и правонарушения (1994–1998). Стат. сб. М., 1999. С. 147.

труда<sup>6</sup>. Это подтверждается, как уже отмечалось, теми изменениями, которые были внесены в рассматриваемый состав УК 1996 г. Нарушения правил охраны труда, если они и не повлекли, но могли повлечь за собой несчастные случаи с людьми, были декриминализованы и в настоящее время обе части ст. 143 предусматривают конкретные последствия: причинение разной тяжести вреда человеку. Интересно отметить, что в проекте УК 1993 г. это преступление было отнесено к числу преступлений против общественной безопасности. Однако в проекте УК, представленном в Думу, данная статья оказалась уже в главе «Преступления против конституционных прав и свобод человека и гражданина». Сравнительный анализ норм об ответственности за преступления против общественной безопасности и норм об ответственности за посягательства на конституционные права и свободы личности позволяет прийти к выводу, что в последней главе имеются в виду нарушения конституционных прав без причинения существенного вреда личности. Так, только в двух нормах этой главы УК 1996 г. — нарушение неприкосновенности жилища и воспрепятствование осуществлению избирательного права — возможно применение физического насилия или угрозы применения такого насилия (ч. 2 ст. 139 и ч. 2 ст. 141). Анализ санкций этих статей подтверждает, что причинение в таких случаях вреда здоровью или смерти данными составами не охватывается и влечет квалификацию по совокупности со статьями об ответственности за преступления против личности.

Причинение же столь серьезного вреда личности, которое предусмотрено статьей об ответственности за нарушение правил об охране труда, в ст. 143 выходит за пределы посягательств на конституционные права граждан и направлено на причинение ущерба уже общественной безопасности. В УК Белоруссии статья о нарушении правил охраны труда, аналогичная ст. 143 УК РФ, вполне обоснованно, по нашему мнению, помещена в раздел X «Преступления против общественной безопасности и здоровья населения» (ст. 306).

<sup>6</sup> Кстати, безопасные условия труда были названы объектом нарушения правил охраны труда в ныне отмененном Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 30 мая 1967 года «О практике рассмотрения судебных дел, связанных с нарушениями правил охраны труда и техники безопасности и повышении роли судов в предупреждении этих правонарушений». (Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924–1970. М., 1971. С. 509).

Не совсем вписывается в систему преступлений против конституционных прав рассматриваемый состав и с точки зрения субъективной стороны. Ст. 143 предусматривает ответственность за единственное в этой главе неосторожное преступление. Все остальные посягательства на конституционные права законодатель отнес к числу умышленных преступлений. К тому же ст. 143 оказывается уголовно-правовой гарантией не всего провозглашенного ст. 37 Конституции права на труд, а только части ее третьей части. Думается, это право на труд как конституционный принцип должна охранять статья «Нарушение законодательства о труде», сформулированная в соответствии со всеми 5 частями ст. 37 Конституции<sup>7</sup>.

О том, что нарушения правил безопасности при ведении специальных работ являются однотипными преступлением, предусмотренному ст. 143, по характеру и направленности действий (бездействия) и последствиям, неоднократно отмечалось в литературе. Высказывались даже предложения об объединении всех этих преступлений в одной главе УК<sup>8</sup>. По этому пути пошел законодатель Украины, выделив в УК самостоятельный раздел X «Преступления против безопасности производства», поместив в этот раздел статью об ответственности за нарушения требований законодательства об охране труда (ст. 271).

Вместе с тем нельзя не отметить, что дискуссия относительно объектов рассматриваемых преступлений велась уже давно. При этом высказывалось и мнение, что вывод об однородности рассматриваемых преступлений необоснован<sup>9</sup>, что объект нарушения правил охраны труда шире объекта нарушения правил безопасности различных видов конкретных работ. С этим мнением трудно согласиться. Статья 143, устанавливая ответственность за нарушение правил охраны труда, по отношению к преступлениям, предусмотренным ст. 215–219 (кроме ст. 215), носит общий характер и, как всякая общая норма, является более широкой, чем специальные нормы.

<sup>7</sup> Такая статья имелась в УК 1960 г. Однако, по мнению ряда ученых, такое преступление, как нарушение законодательства о труде, было без достаточных на то оснований декриминализировано (см., напр.: Кузнецова Н.Ф., Аргунова Ю.Н. Об эффективности уголовно-правовой охраны трудовых споров граждан).

<sup>8</sup> См., напр.: Шевченко А.А. Уголовно-правовая охрана труда. Алматы, 1994.

<sup>9</sup> Мельников Ю.Б., Беляев Н.В., Плешаков А.М. Уголовная ответственность за нарушения правил охраны труда. М., 1980. С. 26–27; см. также: Лановенко И.П. Охрана труда. Киев, 1975.

Правила охраны труда, таким образом, включают в себя и правила безопасности при осуществлении специальных работ.

Рассматриваемые преступления имеют определенные схожие признаки и по *объективной стороне*. Все они осуществляются путем действий, запрещенных правилами об охране труда, либо путем невыполнения, а также ненадлежащего выполнения содержащихся в правилах предписаний.

Проведенное учеными изучение уголовных дел показало, что допущенные нарушения чаще всего заключались в отсутствии надлежащего технического руководства за безопасностью работ (32,9%) и в допуске к работе не проинструктированного, необученного работника (22,7%), а также в отсутствии предохранительных сооружений, оборудования, устройств (12,7%). Кроме того, 7,2% составляло неудовлетворительное с точки зрения безопасности содержание рабочих мест, проходов, проездов, 4,8% — неправильная эксплуатация механизмов и оборудования, 4,7% — допуск к работе без индивидуальных средств защиты и пр.

Так, за нарушение правил охраны труда, повлекшее причинение тяжкого вреда рабочему, был привлечен к ответственности мастер К., который, зная, что пресс-ножницы технически неисправны и с них снят оградительный кожух шестерен привода, дал указание производить на них работу. В процессе работы он не следил за уборкой заготовок, в результате чего образовалась загроможденность прохода. Один из рабочих споткнулся о заготовку и попал рукой между зубьев шестерен. Его здоровью был причинен тяжкий вред.

Большинство статей о нарушениях правил охраны труда сконструированы по типу материальных составов и предусматривают наступление определенных последствий: это в первую очередь причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью, смерть одного или нескольких лиц. В двух статьях (ст. 216 и 219) предусмотрены также иные тяжкие последствия.

Два состава преступления сконструированы по типу составов конкретной опасности: это ст. 215 (нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики) и ст. 217 (нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах). Однако квалифицированные виды этих преступлений также предусматривают смерть человека или иные тяжкие последствия.

Во всех тех случаях, когда законодатель предусматривает наступление общественно опасных последствий, обязательным признаком объективной стороны является причинная связь между допущенными нарушениями и наступлением вредных последствий, а в составах конкретной опасности (ч. 1 ст. 115 и ч. 1 ст. 217) — между нарушениями и возможностью наступления вредных последствий.

Исследование причинно-следственной связи по делам рассматриваемой категории представляет определенную трудность, в связи с чем в упомянутом ранее Постановлении Пленума 1991 г. отмечалось, что некоторые суды не принимают необходимых мер «к установлению причинной связи допущенных нарушений правил охраны и безопасности работ с наступившими вредными последствиями», что в ряде случаев приводит к ошибкам в квалификации общественно опасных деяний<sup>10</sup>.

С субъективной стороны рассматриваемые преступления характеризуются неосторожной формой вины. Таково мнение подавляющего большинства ученых. Однако в уголовно-правовой литературе высказывалось и иное мнение. Так, предлагалось считать, что преступные нарушения правил охраны труда могут быть совершены с косвенным умыслом. Однако это мнение было решительно отвергнуто, так как умышленное отношение виновного к общественно опасным последствиям (а таковым в основном является причинение вреда жизни и здоровью личности) переводит рассматриваемые деяния в совершенно иную категорию — преступлений против личности. К тому же в составах сконструированных как формальные (ст. 215, 217) косвенный умысел вообще невозможен, поскольку невозможно безразлично относиться к совершаемому самим субъектом своему действию или бездействию. Пленум Верховного Суда в Постановлении от 23 апреля 1991 г. четко определил, что рассматриваемые преступления совершаются по неосторожности, так как их субъективную сторону определяет неосторожное отношение виновного к возможности наступления вредных последствий при нарушении правил охраны труда или безопасности работ: «В случае, когда умысел виновного был направлен на достижение преступного результата, а способом реализации такого умысла явилось нарушение правил охраны

<sup>10</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. 1999. С. 443.

труда и безопасности работ, содеянное надлежит квалифицировать по соответствующей статье УК..., предусматривающей ответственность за совершение умышленного преступления»<sup>11</sup>.

В литературе высказывалась и точка зрения, согласно которой нарушения правил охраны труда, предлагалось относить к числу преступления со смешанной формой вины, поскольку нарушение правил может быть как умышленным, так и неосторожным, а отношение к последствиям характеризуется неосторожной виной<sup>12</sup>. Однако и это мнение не нашло сколько-нибудь серьезной поддержки, т. к. отождествление сознательного нарушения правил охраны труда с умышленным вряд ли возможно.

Конец теоретическим разногласиям положил законодатель, определив непосредственно в законе форму вины нарушений правил охраны труда. Новый УК отнес все эти преступления к числу неосторожных, прямо указав в соответствующих статьях на неосторожное отношение к последствиям нарушений правил охраны труда. Следовательно при нарушении правил охраны труда виновный либо предвидит возможность наступления указанных в соответствующих статьях последствий, но самонадеянно рассчитывает на их предотвращение (легкомыслие), либо не предвидит возможности наступления таких последствий, но при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог их предвидеть (небрежность). В составах же, сконструированных по типу формальных, возможен только один вид неосторожности — небрежность.

Таким образом, рассматриваемые преступления в подавляющем большинстве являются неосторожными деяниями, причем неосторожность может быть как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности.

Изучение материалов практики показывает, что преступные нарушения правил охраны труда чаще всего совершаются по легкомыслию, когда виновный нарушает установленные правила предосторожности и, зная, для чего они установлены, предвидит возможность наступления последствий при их нарушении, но самонадеянно, без достаточных на то оснований, рассчитывает на предотвращение этих последствий.

<sup>11</sup> Так же. С. 444.

<sup>12</sup> См., напр.: Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 130–131.

Осознанное нарушение специальных правил предосторожности, охраняющих безопасность труда, возможно и при небрежности, когда непредвидение последствий не является извинительным в силу обязанности и возможности предвидения общественно-опасного последствия нарушения.

К числу особенностей рассматриваемой категории дел относится то, что несчастные случаи с людьми могут иметь место не только в результате нарушения правил охраны труда лицами, осуществляющими контроль за их соблюдением, но и по вине самого потерпевшего, в связи с его неосторожностью, а также по вине иных лиц, нарушивших правила предосторожности. Изучение уголовных дел показывает, что более 30% несчастных случаев происходит по вине самих потерпевших. Однако вина потерпевшего не исключает ответственности лиц, обязанных обеспечивать соблюдение правил охраны труда, если ими были также нарушены эти правила<sup>13</sup>.

Определенные общие признаки характеризуют и субъекта нарушений правил охраны труда. Это, как правило, лица, обязанные по роду своей деятельности или выполняемых функций соблюдать специальные, установленные с целью охраны труда правила. Более полную характеристику субъекта рассматриваемых преступлений целесообразно дать при анализе конкретных составов.

Подводя итог изложенному, можно следующим образом сформулировать понятие рассматриваемой группы преступлений. Преступные нарушения правил охраны труда — это общественно-опасные действия или бездействие, выразившееся в невыполнении или ненадлежащем выполнении правил охраны труда, в том числе и правил безопасности работ, и повлекшие за собой определенные последствия либо ставящие в опасность причинения вреда правоохраняемые интересы в сфере осуществления трудовых функций.

Изложенные общие признаки преступных нарушений правил охраны труда позволяют, несмотря на расположение их в разных главах УК, выделить их в теоретическом плане в самостоятельную группу и попытаться классифицировать.

<sup>13</sup> В доктрине уголовного права делались предложения о включении в Общую часть Уголовного кодекса статьи об ответственности потерпевшего за совершение преступления (Шевченко А.В. Уголовно-правовая ответственность за нарушение трудовых прав, правил охраны труда и безопасности производства: Автореф. докт. дис. М., 1996. С. 41).

Если в основу классификации положить характер нарушаемых правил, то все рассматриваемые преступления можно разделить на 2 неравные группы:

I. Нарушение общих правил охраны труда (ст. 143);

II. Нарушение специальных правил (ст. 215–219), исключая ст. 215. Эта классификация позволит более четко провести разграничение указанных составов преступлений и определить их соотношение.

Можно провести классификацию по конструкции составов:

I. Составы конкретной опасности (ст. 215, 217);

II. Составы, сконструированные с указанием на конкретные последствия (ст. 143, 216, 218, 219). В этих случаях определенную трудность представляет исследование причинной связи в составах конкретной опасности.

Учитывая, что предусмотренные законодателем последствия в статьях о нарушениях правил охраны труда неодинаковы, есть основания разделить их на 4 группы по характеру последствий:

I. Причинение только физического вреда, что предполагает причинение вреда личности (ст. 143);

II. Причинение вреда личности и иные тяжкие последствия (ст. 216, 217, 219);

III. Причинение тяжких последствий (ст. 218);

IV. Причинение, помимо выше перечисленных последствий, таких, которые обусловлены спецификой производства (ст. 215).

Данная классификация предполагает тщательный анализ последствий нарушения правил охраны труда.

Все приведенные классификации помогут провести анализ норм об ответственности за нарушения правил охраны труда с учетом их специфики и особенностей конструкции. Следовательно, они помогут правильно квалифицировать рассматриваемые деяния и разграничить смежные составы преступлений.

Изучение материалов практики показало, что по рассматриваемой категории дел допускается довольно много ошибок. Это следующие ошибки: в квалификации, разграничении смежных составов, а также преступлений и иных правонарушений, в назначении наказания и пр. На эти ошибки неоднократно указывал Верховный Суд России как в руководящих постановлениях Пленума, так и в

постановлениях и определениях по конкретным делам рассматриваемой категории.

Эти ошибки, отмечались, в частности, и в руководящих Постановлениях Пленумов Верховных Судов Союза СССР «О практике применения судами уголовного законодательства, направленного на охрану безопасных условий труда и безопасности горных, строительных и иных работ» от 5 декабря 1986 г.<sup>14</sup> и России «О судебной практике по делам о нарушениях правил охраны труда и безопасности горных, строительных и иных работ» от 21 апреля 1991 г.

В уголовных кодексах многих зарубежных стран также предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил охраны труда и безопасности работ.

Так, в УК Азербайджана (ст. 162), УК Казахстана (ст. 152), УК Кыргызстана (ст. 142), УК Таджикистана (ст. 154), УК Латвии (ст. 146) в главах о посягательствах на основные права и свободы граждан предусмотрена ответственность за нарушение правил охраны труда. Эти нормы в основных чертах аналогичны ст. 143 УК РФ. Однако наряду с такой нормой в УК многих стран содержатся и статьи о нарушении законодательства о труде, в которых предусмотрена ответственность за незаконное увольнение или иное существенное нарушение законодательства о труде, а ст. 148 УК Узбекистана прямо озаглавлена «Нарушение права на труд». Статьи, охраняющие право граждан на безопасные условия труда, содержатся в УК Испании (Раздел XV «О преступлениях против прав трудящихся», УК Польши (гл. XXVIII «Преступления против трудовых прав»), УК Болгарии (раздел VI «Преступления против трудовых прав граждан») и в УК других стран.

Вместе с тем в главах, содержащих статьи об ответственности за преступления, посягающие на общественную безопасность, содержатся нормы, охраняющие право граждан на безопасные условия осуществления работ в специальных сферах деятельности, например, ст. 222, 223 УК Азербайджана, ст. 206, 203<sup>3</sup>, 206<sup>4</sup> УК Эстонии, ст. 238, 239 УК Латвии, ст. 135, 137 УК Китая и т. д.

Особое внимание заслуживает законодатель Украины, который выделил в УК самостоятельный раздел X «Преступления против безопасности производства», насчитывающей 5 статей (нарушение

<sup>14</sup> Ныне отменено.

требований законодательства об охране труда — ст. 271; нарушение правил безопасности при выполнении работ с повышенной опасностью — ст. 272; нарушение правил безопасности на взрывоопасных предприятиях или во взрывоопасных цехах — ст. 273; нарушение правил ядерной или радиационной безопасности — ст. 244 и нарушение правил, касающихся безопасного использования промышленной продукции или безопасной эксплуатации зданий и сооружений — ст. 275). Таким образом, в УК Украины нашла воплощение высказанная в теории уголовного права точка зрения о выделении самостоятельной главы, содержащей статьи об ответственности за преступные нарушения правил охраны работ.

## § 2. АНАЛИЗ СОСТАВОВ ПРЕСТУПНЫХ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ОХРАНЫ ТРУДА

Понятием преступные нарушения правил охраны труда охватываются такие составы преступлений, ответственность за которые предусмотрены ст. 143, 215, 216, 217, а также частично 218 и 219 УК. Эти преступления могут быть объединены в единую группу с учетом того, что все они посягают на безопасные условия производства таких работ, осуществление которых требует строжайшего соблюдения определенных правил, отступление от которых чревато весьма серьезными последствиями вплоть до лишения жизни.

Все эти деяния за исключением ст. 143 помещены законодателем в главу «Преступления против общественной безопасности», и хотя ст. 143 находится в главе «Преступления против конституционных прав и свобод человека и гражданина», деяние, предусмотренное этой статьей, тоже посягает на безопасные условия осуществления работ, что неоднократно подчеркивал Верховный Суд в своих Постановлениях пленумов<sup>15</sup>. В упомянутом ранее Постановлении Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о нарушениях правил охраны труда и безопасности горных, строитель-

<sup>15</sup> См., напр.: п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 5 декабря 1986 г. «О практике применения судами законодательства, направленного на охрану безопасных условий труда и безопасности горных, строительных и иных работ» (Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. С. 265).

ных и иных работ» от 23 апреля 1991 г. (с последующими изменениями и дополнениями) все упомянутые преступления рассматриваются вместе<sup>16</sup> (исключение составляют деяния, предусмотренные ст. 218 и 219). Поэтому правильно, на наш взгляд, поступил законодатель Белоруссии, поместив статью об ответственности за нарушение правил охраны труда в главу о преступлениях против общественной безопасности (ст. 306)<sup>17</sup>.

**а) Нарушение правил охраны труда (ст. 143).** Это преступление посягает на безопасные условия труда как один из конституционных принципов провозглашенных Конституцией РФ (ст. 37)<sup>18</sup>. Другим, дополнительным, но также обязательным непосредственным объектом являются жизнь или здоровье человека.

В доктрине уголовного права высказывалось мнение, что «Конкретные, надлежащим образом утвержденные и доведенные до исполнителей предписания по правилам техники безопасности и охране труда должны быть признаны предметом преступления»<sup>19</sup>. С этим утверждением вряд ли можно согласиться. Как известно в УК содержится довольно большое количество норм с бланкетными диспозициями. Все они имеют определенные предписания, однако предметом преступления эти предписания не являются. Так, конкретные предписания содержатся, например, в Правилах дорожного движения, однако предметом их никто не считает. А чем же тогда является станок, при работе на котором было причинено увечье работающему на нем из-за необеспечения администрацией предприятия мер безопасности? Думается, что предметом рассматриваемого преступления как раз и являются те механизмы, приспособления и пр., работа с которыми требует тщательного соблюдения определенных правил.

*Потерпевшим* при нарушении правил охраны труда может быть как постоянный работник предприятия (учреждения, организации и пр.) независимо от формы собственности, так и лица, временная деятельность которых связана с данным производством, например командированные, практиканты и др. Изучение практики показало,

<sup>16</sup> Там же. С. 442–446.

<sup>17</sup> Так же поступил и законодатель Узбекистана (ст. 257).

<sup>18</sup> В учебной литературе давалось и такое определение объекта: «конституционное право на труд в части его безопасности» // (Уголовное право. Особенная часть М. 1999. С. 130).

<sup>19</sup> Там же.

что потерпевшие зачастую сами нарушают правила по технике безопасности, что и является причиной, например, производственного травматизма. Это обстоятельство специально отмечал Верховный Суд в Постановлении Пленума: указывая на необходимость в каждом конкретном случае выяснить роль потерпевшего в происшествии и при установлении того, что несчастный случай произошел «вследствие небрежности потерпевшего, суд должен, при наличии к тому оснований, решить вопрос о вынесении оправдательного приговора в отношении подсудимого, а в случае признания его виновным — учитывать при назначении наказания факт небрежности, допущенной самим потерпевшим»<sup>20</sup>. В тех случаях, когда потерпевшим оказывается иное лицо, трудовая деятельность которого не связана с производством, где получено увечье, виновный в нарушении правил охраны труда может быть привлечен к ответственности за должностное преступление (например, ст. 285, 293), преступление против личности (например, ст. 111), нарушение правил по технике безопасности (например, ст. 216).

С объективной стороны рассматриваемое деяние совершается путем действия или бездействия, выразившегося в нарушении правил техники безопасности или иных правил охраны труда<sup>21</sup>. Рассматриваемый состав преступления сконструирован законодателем по типу материальных составов. Поэтому обязательными признаками объективной стороны являются указанные в ст. 143 последствия и причинно-следственная связь между этими последствиями и допущенным нарушением.

Диспозиция ст. 143 является бланкетной, что предполагает при привлечении к ответственности по этой статье обращение к определенным писанным правилам, обеспечивающим безопасность проведения тех или иных работ. Суд также должен при постановлении обвинительного приговора по ст. 143 ссылаться на конкретный пункт действующих правил охраны труда, нарушение которых повлекло указанные в законе последствия.

<sup>20</sup> Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. С. 445.

<sup>21</sup> Правила об охране труда представляют собой систему правовых, технических и санитарных норм, обеспечивающих безопасные для жизни и здоровья человека условия выполнения работ. Основным компонентом правил охраны труда являются правила по технике безопасности и санитарно-гигиенические правила.

В рассматриваемой статье говорится о нарушении правил по технике безопасности или иных правил охраны труда. Таким образом, правила по технике безопасности включаются в понятие правил охраны труда. В широком смысле охрана труда представляет собой систему сохранения жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, включающую в себя правовые, социально-экономические, организационно-технические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия<sup>22</sup>. Эти правила устанавливаются правительством, министерством, другими ведомствами, а также Трудовым кодексом РФ. Дать перечень этих правил затруднительно вследствие их многообразия. Однако их можно разделить на общие и специальные. Общие — это правила охраны труда, установленные во всех отраслях хозяйства, специальные — для отдельных отраслей промышленности, сельского хозяйства и т. п. в зависимости от их специфики.

Так за нарушение правил по технике безопасности был осужден и. о. мастера цеха В. за то, что допустил эксплуатацию станка без бокового ограждения, в результате чего при распиловке березовых брусьев доска, коснувшись вращающейся части пилы, была отброшена в сторону и ударила одного из рабочих, причинив его здоровью тяжкий вред. Ограждение такого рода станков предусматривалось правилами по технике безопасности. За нарушение иных правил охраны труда был, например, осужден мастер цеха, который не обеспечил своевременный ремонт вентиляционных установок, в результате чего вследствие чрезвычайно высокой загазованности территории цеха здоровью нескольких рабочих был причинен средней тяжести вред. К иным правилам охраны труда относятся, в частности, санитарно-гигиенические правила.

Разграничение правил по технике безопасности и иных правил охраны труда важно потому, что при возбуждении, расследовании и рассмотрении в суде дел по ст. 143 должен быть, как уже отмечалось, точно известен конкретный пункт нарушенных правил, предусмотренных законодательным или подзаконным актом.

Изучение материалов по возбужденным по ст. 143 УК делам показало, что наиболее частыми являются следующие нарушения: от-

<sup>22</sup> См.: ст. 209 Трудового кодекса РФ 2001 г. // Российская газета. № 256. 31.12.2001.

сутствие надлежащего контроля — 32,9%; допуск к работе необученных лиц — 22,7%; отсутствие предохранительных средств — 12,7%; неудовлетворительное состояние рабочего места — 7,2%; неисправность агрегатов — 7,6%; неправильная эксплуатация оборудования — 4,8% и др.

Последствиями, предусмотренными ст. 143, могут быть тяжкий или средней тяжести вред здоровью человека (ч. 1) и смерть человека (ч. 2). Преступление признается оконченным при наличии хотя бы одного из этих последствий. При их отсутствии нарушение правил охраны труда является дисциплинарным или административным правонарушением<sup>23</sup>.

Определенную сложность при рассмотрении дел по ст. 143 представляет установление и исследование причинной связи, которая, как правило, носит усложненный характер. Поэтому Верховный суд неоднократно подчеркивал необходимость тщательного и всестороннего исследования причинной связи между этими нарушениями и наступившими вредными последствиями. Поэтому довольно большое количество ошибок при квалификации нарушений правил охраны труда бывает вызвано неправильным определением развития причинной связи. Так, по изученным данным 36,2% возбужденных по ст. 143 уголовных дел были прекращены из-за отсутствия причинной связи между допущенным нарушением и наступившими последствиями. Такое положение в определенной мере объясняется тем, что во многих случаях общественно опасные последствия наступают в результате неосмотрительного поведения нескольких лиц, непрофессиональных действий других работников и т. п., поскольку общественно опасные последствия зачастую бывают вызваны действиями механизмов или иных устройств, а не тем лицом, которое ранее нарушило установленные на данном объекте правила, обеспечивающие безопасные условия труда.

*Субъективная сторона* рассматриваемого деяния характеризуется неосторожной виной, которая может быть как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности. При легкомыслии виновный предвидит возможность наступления общественно опасных последствий,

<sup>23</sup> Статья о нарушении правил охраны труда в УК 1960 г. (ч. 1 ст. 140) была сконструирована по типу формальных составов преступлений, что весьма отрицательно сказывалось на правоприменительной практике и не способствовало эффективной защите правоохраняемых интересов потерпевших.

но без достаточных на то оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение. При небрежности лицо не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но при необходимой внимательности и предусмотрительности должно и могло их предвидеть. При этом само нарушение правил охраны труда могло быть и осознанным, вызванным ленью, желанием сэкономить время, пренебрежительным отношением к правилам и т. д. Мотивы поведения на квалификацию не влияют, но должны учитываться при индивидуализации наказания. Как свидетельствует изучение материалов практики нарушения правил охраны труда чаще всего совершаются по легкомыслию — 57,7%.

Что же касается определения *субъекта*, то УК 1996 г. в это понятие внесены определенные изменения. Если УК 1960 г. определял в ст. 140 субъекта нарушения правил охраны труда как должностное лицо, то в УК 1996 г. говорится о лице, на котором лежали обязанности по соблюдению этих правил. Таким образом, УК 1996 г. расширил рамки субъекта нарушения правил охраны труда. К ответственности в соответствии со ст. 143 могут быть привлечены как должностные<sup>24</sup>, так и иные лица при условии, что они были ответственны за соблюдение правил охраны труда на конкретном объекте. Для привлечения к ответственности по ст. 143 требуется, чтобы на субъекта в силу его служебного положения или по специальному распоряжению была возложена обязанность обеспечивать соблюдение правил охраны труда на определенном участке работы.

Упомянутый ранее Пленум Верховного Суда РСФСР в Постановлении от 23 апреля 1991 г. отнес к числу субъектов рассматриваемого преступления также руководителей предприятий и организаций, их заместителей, главных инженеров, главных специалистов предприятий, если они не приняли мер к устранению заведомо известного им нарушения правил охраны труда или дали указания, противоречащие этим правилам, либо, взяв на себя непосредственное руководство отдельными видами работ, не обеспечили соблюдение тех же правил. Представляется, что такое определение субъекта нарушения правил охраны труда является распространительным толкованием нормы и чрезмерно расширяет рамки данного состава преступления. Субъектом преступного нарушения правил

<sup>24</sup> Понятие должностного лица дается в примечании к ст. 285 УК РФ.

охраны труда может быть, по нашему мнению, лишь лицо, на которое в законном порядке возложена обязанность обеспечивать или контролировать соблюдение правил по технике безопасности или иных правил охраны труда. Отсутствие факта законного возложения обязанностей в области охраны труда должно исключать ответственность по ст. 143. Правовая обязанность обеспечивать безопасные условия труда возникает у лица лишь при наличии определенного законодательного или подзаконного акта.

Руководители же определенных объектов, не обеспечившие выполнение этих обязанностей уполномоченными на то лицами должны отвечать по статьям о должностных преступлениях, как правило, по ст. 285 или 293, а в надлежащих случаях по ст. 201, предусматривающей ответственность за злоупотребление полномочиями лицом, выполняющим управленческие функции в коммерческой или иной организации<sup>25</sup>. Рядовые же работники, на которых не возлагалась обязанность по обеспечению соблюдения правил охраны труда, но которые нарушили эти правила, причинив кому-либо вред, должны отвечать за фактически наступившие последствия по иным статьям УК, например по статьям о преступлениях против личности.

Так, при осуществлении производственного процесса с крана сорвалась и упала стрела с плитой (общий вес — 1400 кг). Оборвавшимся при этом тросом ударило находившуюся внизу рабочую, причинив ей травму головы, позвоночника и ног. За нарушение правил охраны труда был осужден главный инженер завода на том основании, что как главный инженер он был ответствен за состояние техники безопасности на заводе в целом. Суд при этом игнорировал то обстоятельство, что непосредственной причиной несчастного случая явилась эксплуатация технически неисправного крана, допуск к погрузочно-разгрузочным работам необученных рабочих, отсутствие организации надзора за техническим состоянием и безопасной эксплуатацией грузоподъемных машин и производством погрузочно-разгрузочных работ. Однако главный инженер указаний о работе на кране не давал, транспортом не распоряжался, потерпевшую для работы стропальщицей не направлял. Ответственными за данный участок были другие лица, которыми и были нарушены правила по технике безопасности при осуществлении указанных выше

<sup>25</sup> Определение такого лица дано в прим. 1 к ст. 201.

работ. Учитывая это, Верховный суд дело в отношении главного инженера прекратил.

Субъектом рассматриваемого преступления может быть и еще одна категория лиц, о которых в литературе, как правило, не упоминают. Это лица, выполняющие управленческие функции в коммерческой или иной организации, а также иные лица на предприятиях частной собственности, ответственные за соблюдение правил охраны труда. Именно на таких предприятиях нарушения правил охраны труда имеют место в 2,5 раза чаще, чем на государственных предприятиях.

Рассмотренное преступление отнесено законодателем к числу преступлений небольшой (ч. 1) и средней (ч. 2) тяжести. Количество зарегистрированных по ст. 143 дел не соответствует данным, публикуемым в СМИ о количестве случаев производственного травматизма в различных областях деятельности. Кроме того, наблюдается и внушающая опасение динамика преступления, предусмотренного ст. 143 УК РФ. Так, в 1997 г. было зарегистрировано 679 дел, в 1998 г. — 815, в 1999 г. — 926.

Как уже отмечалось, ответственность за нарушение правил охраны труда предусмотрена УК многих зарубежных стран. Так, в УК Азербайджана, Латвии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и некоторых других стран статья об ответственности за нарушение правил охраны труда сконструирована аналогично ст. 143 УК РФ. Некоторые различия касаются последствий и квалифицирующих признаков данного преступления.

В других странах соответствующие нормы об охране труда сконструированы иначе. Например, в ст. 316 УК Испании предусмотрена ответственность тех, «кто, нарушая нормы предупреждения производственного риска и имея законную обязанность, не представит средства, необходимые для того, чтобы работники осуществляли свою деятельность при соблюдении адекватных мер безопасности и гигиены, в форме, которая ставит в серьезную опасность их жизнь, здоровье или физическую целостность...». Однако в уголовном законодательстве многих зарубежных стран содержится больше норм об ответственности за нарушение правил охраны труда в специальных сферах деятельности: при производстве строительных, горных и иных работ, характеризующихся повышенной степенью опасности.

**б) Нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики (ст. 215).** Рассматриваемое преступление не было известно УК 1960 г. Однако существовали законодательные акты, которые определяли основные правила безопасности на объектах атомной энергетики. Это — Федеральный закон РФ от 20 октября 1995 г. «Об использовании атомной энергии», Федеральный закон РФ от 9 января 1996 г. «О радиационной безопасности населения», Правила защиты ядерных материалов, ядерных установок и пунктов хранения ядерных материалов, утвержденные Постановлением Правительства от 7 марта 1997 г. и другие нормативные акты. Уже после введения в действие УК РФ был принят в новой редакции Федеральный закон от 10 января 2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды».

Включение в УК ст. 215 было обусловлено все более широким распространением в современной жизни объектов атомной энергетики и высокой степенью опасности в случаях выхода их из-под контроля человека. Авария на Чернобыльской АЭС служит тому наглядным примером.

Нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики посягает на *общественную безопасность*, так как в случаях нарушения указанных выше правил создается угроза причинения вреда либо причиняется реальный вред населению, нормальному функционированию предприятий, учреждений, организации, окружающей природной среде и другим правоохраняемым интересам. Объектами атомной энергетики являются сооружения и комплексы с ядерными реакторами (например, атомные станции), радиационные источники (например, оборудование, в котором содержатся радиоактивные вещества), пункты хранения ядерных материалов и радиоактивных отходов и т. п.<sup>26</sup> Другим дополнительным объектом рассматриваемого преступления могут быть жизнь, здоровье людей, среда обитания.

*Предметом* преступления, предусмотренного ст. 215, в доктрине уголовного права предлагается считать «предприятия по производству атомной энергии, могильники для захоронения атомных отходов, заводы для производства атомного горючего, НИИ, работающие с радиоактивными материалами»<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> См., напр.: Федеральный закон «Об использовании атомной энергии» от 20 октября 1995 г.

<sup>27</sup> Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть, М., 1999. С. 265.

*Потерпевшими* при совершении рассматриваемого преступления могут быть как работники объектов атомной энергетики, так и любые иные лица, пострадавшие в результате нарушения правил безопасности.

*Объективную сторону* данного преступления составляет нарушение правил безопасности при размещении, проектировании, строительстве, эксплуатации объектов атомной энергетики. Эти нарушения могут выразиться в несоблюдении обязательных правил, в ненадлежащем их соблюдении, а также в совершении действий, этими правилами запрещенных. Таким образом, преступление, предусмотренное ст. 215, может быть совершено, как путем действия, так и путем бездействия.

Несоблюдение обязательных правил может заключаться, например, в невключении в автоматический режим средств защиты реактора при эксплуатации объекта. Ненадлежащим соблюдением правил является, в частности, допуск к работе на объекте атомной энергетики лиц без достаточно полной обязательной их проверки и обучения. К числу запрещенных правилами безопасности действий относится, например, размещение объекта атомной энергетики в сейсмически опасной зоне.

Несмотря на то, что в ст. 215 говорится лишь о размещении, проектировании, строительстве и эксплуатации, представляется необходимым относить к данному преступлению и нарушение правил безопасности при производстве ремонтных работ на объектах атомной энергетики. Ремонтные работы охватываются общим понятием эксплуатации. Представляется, что должен быть решен и вопрос о захоронении отходов указанных выше объектов, учитывая специфику их деятельности.

Обязательным признаком объективной стороны является такое последствие нарушения соответствующих правил, как возможность смерти человека или радиоактивного заражения окружающей среды (ч. 1 ст. 215). Таким образом, данное преступление отнесено законодателем к числу составов конкретной опасности.

Некоторые ученые относят это деяние к числу формальных составов<sup>28</sup>. Другие же полагают, что данное преступление сконструировано

<sup>28</sup> См., напр.: Уголовное право РФ. Особенная часть. М., 1999. С. 266; Уголовное право России. Особенная часть. Т. 2. ИНФРА-НОРМА-М. М., 1999. С. 375.

ровано по типу материальных составов<sup>29</sup>. Отнесение рассматриваемого преступления к числу формальных означает, что оно окончено с момента нарушения определенных правил. Все остальное, в том числе и угроза наступления конкретных последствий, оказывается за пределами данного состава. Однако нарушение не любого, а строго определенного правила, именно правила установленного в целях безопасности осуществляемых работ, влечет за собой ответственность по ст. 215. Угроза наступления последствий, указанных в ч. 1 ст. 215, является одним из видов последствий, что требует и обязательного исследования причинной связи.

Таким образом, объективная сторона преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 215, предполагает наличие: деяния — нарушения правил безопасности; последствия — создание реальной угрозы наступления указанных в ч. 1 последствий и причинной связи между ними. При наступлении таких последствий, как смерть человека, радиоактивное заражение окружающей среды или иные тяжкие последствия, ответственность наступает по ч. 2 ст. 215, т. е. эти последствия являются квалифицирующими рассматриваемое деяние признаками.

Радиоактивное заражение окружающей среды предполагает изменение радиоактивного фона в величинах, представляющих опасность для здоровья и генетического фона человека. Нормы радиационной безопасности принимаются на основе рекомендаций Международной комиссии по радиологической защите и утверждаются специально уполномоченными на то государственными органами РФ. Нормы предельно допустимого уровня содержания радиоактивных веществ в окружающей среде устанавливаются в величинах, не представляющих опасности для здоровья человека.

Под иными тяжкими последствиями понимается причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью хотя бы одного человека, массовые заболевания людей, длительные остановки в работе объектов атомной энергетики и т. п.

Нарушения, которые не могли в конкретной обстановке повлечь указанные последствия, уголовной ответственности не влекут.

<sup>29</sup> См., напр.: Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 323; Комментарий к Уголовному кодексу РФ. М., Зерцало. 1998. С. 516; Уголовное право России. Особенная часть. М., 1996. С. 242–243.

С субъективной стороны нарушение правил безопасности относится в уголовно-правовой литературе чаще всего к числу неосторожных преступлений. При этом отмечается, что вина может быть как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности<sup>30</sup>. В литературе высказывалось мнение, что это деяние может быть и умышленным<sup>31</sup>. Однако представляется, что так однозначно этот вопрос решен быть не может.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 215, возможна не только в форме неосторожности, но и в форме умысла. Однако прямой умысел в этих случаях хотя теоретически и возможен, но практически маловероятен. При косвенном же умысле виновный сознает опасность нарушения соответствующих правил, предвидит возможность наступления таких последствий, как создание угрозы жизни, здоровью людей, радиационное заражение окружающей среды, и безразлично относится к этому.

В ч. 2 ст. 215 единственно возможная форма вины — неосторожность в виде легкомыслия или небрежности. Однако само нарушение правил может быть и осознанным.

В литературе было высказано мнение, что рассматриваемое преступление является преступлением с двумя формами вины. «При этом отношение к смерти человека возможно исключительно *по неосторожности*, к иным же тяжким последствиям — *как по неосторожности, так и с умыслом*», — отмечает, ссылаясь на ряд работ, Л. В. Иногамова-Хегай<sup>32</sup>. Статья 215 упоминается при этом в довольно объемном перечне иных статей (ст. 126, 127, 152, 205, 206, 211, 227 и др.). Оставляя без рассмотрения вопрос о субъективной стороне перечисленных составов преступлений, хотелось бы остановиться на анализе субъективной стороны нарушения правил безопасности на объектах атомной энергетики (ч. 2 ст. 215) с точки зрения отнесения этого деяния к числу преступлений с двумя формами вины.

Прибегая к сравнительно правовому анализу ст. 215 ч. 2 и ст. 131 ч. 3 п. «б» Л. В. Иногамова-Хегай делает вывод, что отношение к такому последствию как смерть (ст. 215 ч. 2), является неосто-

<sup>30</sup> См. напр.: Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист. 1998. С. 414.

<sup>31</sup> Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., Юристъ, 1999. С. 266.

<sup>32</sup> Иногамова-Хегай Л. В. Конкуренция норм уголовного права. М., 1999. С. 129–130.

рожным, а отношение к иным тяжким последствиям может быть и умышленным и на этом основании относит рассматриваемое деяние к преступлениям с двумя формами вины.

Представляется, что в ст. 27 законодатель имел в виду иные случаи: во-первых, в ст. 27 речь идет об одновременном наступлении двух последствий, отношение к которым характеризуется разными формами вины. В ч. 2 ст. 215 последствия обозначены через союз **или**, что означает, что они могут быть и не одновременным, но отношение к ним субъекта характеризуется неосторожной виной. Во-вторых, законодатель прямо говорит, что эти вторые последствия не охватываются умыслом виновного. Они — побочный результат совершенного субъектом умышленного преступления. В-третьих, в целом такие преступления признаются умышленными.

Следовательно, нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики, согласно высказанной точке зрения, придется считать в целом умышленным преступлением, что не соответствует законодательной конструкции данного состава преступления. Поэтому более правильным представляется мнение тех авторов, которые считают, что отношение к последствиям в ч. 2 ст. 215 является только неосторожным<sup>33</sup>.

Субъектом рассматриваемого преступления могут быть любые, достигшие 16-летнего возраста, работники, деятельность которых связана с соблюдением правил безопасности на объектах атомной энергетики, в том числе и должностные лица. В некоторых случаях (при реальной совокупности) должностные лица могут быть привлечены к ответственности по совокупности ст. 215 и одной из статей гл. 30 (например, за злоупотребление должностными полномочиями — ст. 285 или халатности — ст. 293), при наличии в деянии признаков какого либо из этих преступлений.

В УК 1996 г. предусмотрена ответственность и за иные преступления, последствием которых является изменение радиоактивного фона, например ст. 220 (незаконное обращение с радиоактивными веществами), ст. 246 (нарушение правил охраны окружающей среды при производстве работ) и др. Разграничение этих преступлений с рассматриваемыми проводится достаточно четко прежде всего по призна-

<sup>33</sup> См., напр.: Уголовное право России. Особенная часть. М., 1996. С. 243; Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 323; Уголовное право России. Т. 2. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 375 и др.

кам объективной стороны, в частности места совершения преступления, субъекта и в некоторых случаях объекта посягательства.

В уголовном законодательстве зарубежных стран также предусмотрена ответственность за деяния, аналогичные рассматриваемому преступлению. Однако они не столь конкретизированы и отнесены, по общему правилу, к числу общеопасных преступлений. Так в УК Польши предусмотрено довольно суровое наказание за действия, в результате которых происходит бурное высвобождение ядерной энергии или высвобождение ионизирующего излучения — ст. 163, § 1, п. 4 (гл. XX «Преступления против общей безопасности»). В УК ФРГ в разделе 28 «Общеопасные преступные деяния» содержится ряд статей, предусматривающих ответственность за создание взрывоопасной ситуации при использовании ядерной энергии (§ 307), злоупотребление ионизирующим излучением (§ 309), высвобождение ионизирующего излучения (§ 311) ошибочное производство ядерно-технической установки (§ 312) и др. В УК Испании в разделе «О преступлениях против коллективной безопасности» выделен отдел 1 «О преступлениях, связанных с ядерной энергией и ионизирующей радиацией», насчитывающий 5 статей (ст. 341–345).

Законодатель в этих случаях дифференцирует ответственность в зависимости от формы вины, допуская возможность не только неосторожной, но и умышленной вины, наступивших или возможных последствий. Учитывая, что в этих случаях речь идет о веществах, обладающих огромной разрушительной силой, законодатель этих стран специально оговаривает возможность наказания за приготовление и покушение.

**в) Нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных или иных работ (ст. 216).** В УК 1960 г. нарушения правил безопасности при ведении горных (ст. 214) и строительных (ст. 215) работ предусматривались в разных статьях. УК 1996 г. объединил эти составы с целью унификации признаков однородных преступлений и расширил рамки данного состава, указав на иные работы.

Нарушение правил безопасности при производстве горных, строительных и некоторых видов иных работ отнесено законодателем к числу преступлений против общественной безопасности, поскольку такие нарушения с учетом специфики работ могут повлечь

за собой весьма тяжкие последствия не только для лиц, осуществляющих подобного рода работы, но и для иных, в том числе и посторонних для этих объектов лиц, окружающей среды и пр. Поэтому объектом этого преступления является общественная безопасность. Другим обязательным объектом могут быть здоровье (ч. 1), жизнь или иные правоохраняемые интересы, причинение вреда которым может рассматриваться как тяжкие последствия (ч. 2). Перечень опасных производств (предприятия, их цеха, участки, площадки, а также иные производственные объекты) указан в Приложении 1 к Федеральному закону от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» (в ред. Федерального закона от 7 августа 2000 г. № 122-ФЗ).

Горные работы — это работы по строительству, реконструкции, эксплуатации и ремонту буровых установок, шахт и иных выработок по добыче полезных ископаемых как подземным, так и открытым способом, а также строительство и ремонт подземных сооружений (метрополитена, тоннелей и пр.), т. е. комплекс работ по выемке горных пород, проведению и поддерживанию выработок.

Строительные работы — это земляные, каменные, бетонные, монтажные, демонтажные, изоляционные, кровельные, электромонтажные, отделочные, санитарно-технические, погрузочно-разгрузочные и другие работы, производимые на строительных площадках в связи с возведением, реконструкцией, ремонтом, передвижением или сносом здания, помещений, сооружений производственного, складского, бытового, общественного и иного назначения. К строительным работам относятся также работы вне строительных площадок, связанные с ремонтом и прокладкой линий связи и электросетей, дорог, коммуникаций теплоснабжения, газоснабжения, водоснабжения, канализации и других инженерных сетей, кроме аналогичных работ, подпадающих под признаки горных работ. Наибольшее количество дел по ст. 216 возбуждается именно за нарушение правил безопасности при производстве строительных работ. В 1997, 1998 и 1999 гг. было зарегистрировано соответственно 223, 214 и 229 дел, возбужденных по ст. 216.

Иные работы — это любые работы, характеризующиеся повышенным уровнем возможности причинения вреда и поэтому самым тщательным образом регламентированные специальными правилами

ми. Например, взрывные работы, не подпадающие под признаки ст. 217, дезактивизация местности, газосварочные работы и т. п.

Указание в ст. 216 УК на иные работы является, как уже отмечалось, новеллой данного состава преступления и в доктрине уголовного права определяется неоднозначно. Некоторые ученые, не давая определения иных работ, идут по пути перечисления нескольких видов таких работ, например: «К иным работам относятся работы по газо- и электросварке, дезактивизации местности, химической обработке посевных площадей или помещений (например, овощехранилищ) и т. п.»<sup>34</sup>. Другие же предлагают ограничить понятие иных работ, считая, что законодатель в этом случае имеет в виду «однопорядковые с горными и строительными работами, которые обладают таким же высоким уровнем возможности причинения вреда ...»<sup>35</sup>. Третьи относят к иным работам «всевозможные работы, сопряженные с риском для работников и опасностью для жизни и здоровья людей и для окружающей среды»<sup>36</sup>.

Более предпочтительным представляется последнее мнение, так как любые работы, нарушение правил безопасности которых чревато указанными в ст. 216 последствиями, представляют собой потенциальную опасность, почему и тщательно регламентируются специальными правилами, например, работы с использованием источников повышенной опасности. Так, осуществление на самоходных машинах производственных процессов при нарушении определенных правил предосторожности, что повлекло за собой причинение указанных в ст. 216 последствий, должно квалифицироваться по этой статье как нарушение правил по технике безопасности или при производстве иных работ.

*Объективная сторона* данного преступления заключается в: 1) нарушении правил безопасности при ведении горных строительных и иных работ; 2) наступлении указанных в ч. 1 или 2 ст. 216 последствий и 3) причинной связи между нарушением правил и последствиями.

<sup>34</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации, М., Вердикт, 1996. С. 377.

<sup>35</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., Зерцало, 1998. С. 520.

<sup>36</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 326.

Нарушение правил безопасности может выразиться в их несоблюдении, в небрежном, неполном их соблюдении, в совершении запрещенных правилами действий. Преступление может совершаться как путем действия, так и путем бездействия. Так, нарушения правил безопасности горных работ могут выразиться в нарушении правил при спуске и подъеме людей и грузов по стволу шахты, в нарушениях на рудничном транспорте, в нарушении проведения подготовительных выработок или очистки выемки.

В периодической печати отмечалось, что первенство по травматизму с летальным исходом держит угольная промышленность: «В стране действует 268 шахт, из них более половины эксплуатируются свыше 40 лет. Почти половина шахт не реконструировалась, изношенность оборудования, машин и основных фондов составляет 70 и более процентов»<sup>37</sup>. В последующие годы положение с обеспечением безопасности горных работ неизменно ухудшалось.

Наиболее частыми нарушениями правил при производстве строительных работ являются: недостаточное ограждение опасных зон работы; работа на неисправных строительных механизмах; отсутствие надлежащего инструктажа при безопасным приемам работы и контроля за соблюдением правил по технике безопасности; применение заведомо опасных приемов работы; допуск к работам, требующим специальной подготовки, неподготовленных лиц; употребление спиртных напитков во время производства строительных работ; нарушение правил хранения и использования легковоспламеняющихся строительных материалов; захламленность строительных участков; нарушение правил эксплуатации строительных механизмов и пр.

Нарушение правил безопасности иных работ может заключаться в проведении сварочных работ в огнеопасных местах, в отсутствии индивидуальных средств защиты при химической обработке помещений и пр.

Последствиями этих нарушений, влекущих ответственность по ст. 216, законодатель называет причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью (ч. 1), смерть человека или иные тяжкие последствия (ч. 2). Под иными тяжкими последствиями следует пони-

<sup>37</sup> Известия. 1996. 29 мая.

мать причинение крупного материального ущерба, длительную остановку производства работ, поломку ценного оборудования и т. п.

Указанные в ст. 216 последствия должны находиться в причинной связи с допущенными нарушениями правил безопасности горных, строительных или иных работ. Диспозиция ст. 216 — бланкетная и отсылает к законодательным и подзаконным актам, регулирующим порядок проведения указанных в статье работ. В каждом случае возбуждения уголовного дела по ст. 216 требуется указание пункта конкретных правил, который был нарушен. Преступление окончено с момента наступления хотя бы одного из перечисленных последствий.

*Субъективная сторона* характеризуется неосторожной формой вины, которая может быть как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности. Изучение материалов практики свидетельствует о том, что более половины случаев нарушения правил безопасности при производстве работ, указанных в ст. 216, совершается по легкомыслию. Виновный предвидит возможность наступления опасных последствий несоблюдения правил безопасности, но самонадеянно рассчитывает, что в данном случае этого не произойдет, что не исключает того, что само нарушение правил безопасности может быть совершено осознанно. Умысел в отношении последствий свидетельствует о совершении иного преступления, например преступления против личности.

Так, О. и Ф. работали по очистке от мусора верхних этажей строительного объекта. Прежде чем начать сбрасывать мусор, в котором находились куски кирпичей, обрезки железа и пр., Ф. попросил О. спуститься вниз и поставить ограждение. Внизу О. увидел, что на месте, куда должен падать мусор, возится с тележкой рабочий, к которому О. питал неприязнь. Рассчитывая, что сброшенный мусор попадет в рабочего и причинит его здоровью существенный вред, О. не поставил ограждение и подал Ф. знак, что можно начинать сбрасывать мусор. Упавшим сверху кирпичом был причинен тяжкий вред здоровью рабочего. О. был привлечен к ответственности за умышленное преступление.

*Субъектом* рассматриваемого преступления являются как должностные лица, так и другие работники, постоянная или временная деятельность которых связана с данным производством и которые по роду своей деятельности обязаны соблюдать правила безо-

пасности ведения горных, строительных или иных работ. Лица, не имеющие отношения к производству тех или иных работ, не могут быть субъектом этого преступления и отвечают по иным статьям УК за фактически причиненный вред. Например, залезший на строительные леса посторонний человек сломал перекладину, которая падает на голову проходившего мимо гражданина и причиняет ему увечье. Виновный будет привлечен к ответственности по ст. 111 за причинение тяжкого вреда здоровью.

Преступление, предусмотренное ст. 216, является, как уже отмечалось, весьма распространенным деянием с высоким уровнем латентности. Возбуждаемые по ст. 216 дела зачастую до суда не доходят. Чаще всего эти дела прекращаются по следующим основаниям: вина потерпевшего, отсутствие конкретного пункта в соответствующих правилах, неправильное определение развития причинной связи и др.

Ответственность за деяния, аналогичные рассмотренным, предусмотрена в уголовном законодательстве стран СНГ и ряда других государств. Так, статья, аналогичная ст. 143 УК РФ, содержится в УК Азербайджана (ст. 222). В УК Узбекистана в статью об ответственности за нарушение правил безопасности горных и строительных работ включено указание и на взрывоопасные работы (ст. 258), а в УК Белоруссии, помимо нарушения правил безопасности горных или строительных работ, говорится и о нарушении правил безопасной эксплуатации машин и механизмов при производстве таких работ (ст. 303). В УК Украины виды работ не названы, а в ст. 272 предусмотрена ответственность за нарушение правил безопасности при выполнении работ с повышенной степенью опасности на производстве или любом предприятии.

В УК Латвии нарушение правил безопасности или технической дисциплины при строительных или взрывных работах или взрывоопасных предприятиях, повлекшее за собой тяжкие последствия, наказывается лишением свободы на срок до 5 лет (ст. 238). В УК Эстонии ответственность за нарушение правил при производстве строительных работ и правил безопасности горных работ предусмотрена в различных статьях (соответственно ст. 206 и 206<sup>4</sup>).

В перечисленных странах конструкции составов и объем криминализированных нарушений правил, обеспечивающих безопасность специальных работ, в основном совпадают. В других странах

ответственность за нарушения правил безопасности работ предусмотрена в одной статье безотносительно к виду работ.

Так, в УК Польши в ст. 220, § 1 говорится: «Кто, являясь ответственным за безопасность и гигиену труда, не выполняет вытекающей из этого обязанности и этим подвергает работника непосредственной опасности утраты жизни либо причинения тяжкого вреда здоровью, подлежит наказанию в виде лишения свободы на срок до 3 лет». Данная статья помещена законодателем в гл. XXVIII «Преступления против трудовых прав». В ст. 272 УК Украины также предусмотрена ответственность за нарушение правил безопасности при выполнении работ с повышенной опасностью. Под действие этой нормы подпадают и нарушения строительных правил при условии, что такое нарушение создало угрозу гибели людей или наступление иных тяжких последствий, либо причинило вред здоровью потерпевшего.

Создание опасности вследствие строительных работ (ст. 229) и устранение или неприменение приспособлений по технике безопасности (ст. 230) рассматриваются в УК Швейцарии как общеопасные преступления (при умышленной вине) и проступки (при неосторожной вине). Эти статьи сконструированы как составы поставления в опасность. К числу общеопасных преступлений (раздел 28) отнес и законодатель Германии деяние, предусмотренное § 319: «1) Кто при планировании, руководстве строительством, при производстве строительных работ или при сносе строительного объекта нарушает общепризнанные технические правила и тем самым угрожает жизни и здоровью другого человека, наказывается...» В ч. 3 параграфа предусмотрена ответственность за это деяния при неосторожной вине.

**г) Нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах (ст. 217).** Ответственность за нарушение этих правил была предусмотрена и в УК 1960 г. В действующем УК уточнена диспозиция этой нормы.

Рассматриваемое преступление, как и иные нарушения правил безопасности при производстве различного рода работ, отнесено законодателем к числу преступлений против общественной безопасности. Однако нарушения правил безопасности на взрывоопасных объектах характеризуются более высокой степенью опасности по сравнению с нарушениями таких правил при производстве различных работ, кроме работ на объектах атомной энергетики. Именно

поэтому законодатель сконструировал эти два состава преступления как составы посягательства в опасность (ст. 215 и 217)<sup>38</sup>. Повышенная степень опасности определяется большей вероятностью наступления последствий при нарушении правил и более тяжким ущербом, причиняемым взрывом.

Объектом данного преступления является установленный порядок соблюдения правил безопасности на взрывоопасных объектах. Другим непосредственным объектом могут быть жизнь, здоровье людей и иные правоохраняемые интересы, причинение вреда которым может рассматриваться как тяжкое последствие в результате нарушения правил. *Потерпевшими* могут быть любые лица, а не только работники взрывоопасного объекта.

Взрывоопасными называются помещения и наружные установки, в которых по условиям технологического процесса могут образовываться взрывоопасные смеси горючих газов или паров с воздухом либо с кислородом или горячей пыли, волокон с воздухом. Взрывоопасные помещения делятся на несколько видов. За основу классификации берется, во-первых, характер образуемых взрывоопасных смесей; во-вторых, порядок их образования при нормальной обстановке или в аварийных условиях.

К взрывоопасным относятся предприятия или отдельные цеха, которые используют аммиак, бензин, бутан, доменный газ, силовую газовую смесь, метан, спирт, толуол, коксовый газ, светильный газ, эфир, сероводород, сероуглерод, уайт-спирт в качестве сырья или готовой продукции, либо эти вещества выделяются при производстве. Взрывоопасными являются также заводы и цеха, которые производят взрывчатые вещества<sup>39</sup>. Конкретный перечень взрывоопасных работ дается в Перечне взрывоопасных технологий, используемых на промышленных и опытно-экспериментальных объектах предприятий и организаций оборонных отраслей промышленности, утвержденном Постановлением Правительства РФ от 21 марта 1994 г. № 223<sup>40</sup> «О сертификации безопасно-

<sup>38</sup> Поэтому представляется не совсем точным утверждение, что «общественная опасность этого преступления идентична рассмотренным выше деяниям» (Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 327).

<sup>39</sup> Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ (в ред. Федерального закона от 7 августа 2000 г. № 122-ФЗ).

<sup>40</sup> Собрание актов Президента и Правительства РФ. 28 марта 1994 г. № 13. Ст. 999.

сти промышленных и опытно-экспериментальных объектов предприятий и организаций оборонных отраслей промышленности, использующих экологически вредные и взрывоопасные технологии».

В декабре 1986 г. на шахте «Ясиновская — Глубокая» Донецкой области произошел взрыв газа метана, повлекший за собой человеческие жертвы. Авария произошла в результате грубых нарушений правил безопасности ведения работ. Виновные привлечены к уголовной ответственности за нарушение правил безопасности на взрывоопасных предприятиях, к каким относятся шахты с выделением метанового газа.

Диспозиция ст. 217 бланкетная, что предполагает в каждом конкретном случае обращение к соответствующему нормативному акту, определяющему правила безопасности на взрывоопасных объектах.

С объективной стороны преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 217, сконструировано как состав посягательства в опасность. Учитывая повышенную опасность нарушений правил безопасности на взрывоопасных объектах, преступление признается оконченным при наличии возможности наступления в результате нарушения смерти человека или иного тяжкого последствия. Иным тяжким последствием является, например, возможность причинения вреда здоровью нескольких лиц, крупного материального ущерба, уничтожения важного объекта и пр.

В доктрине уголовного права высказываются различные мнения относительно конструкции рассматриваемого состава преступления. Некоторые ученые относят это деяние к числу преступлений с формальным составом,<sup>41</sup> другие — с материальным<sup>42</sup>. Представляется, что данный вопрос может быть решен так же, как он решен применительно к составу нарушения правил безопасности на объектах атомной энергетики, сконструированному подобно рассматриваемому составу.

Отнесение данного преступления к числу материальных составов означает, что для возбуждения уголовного дела недостаточно установления одного только факта нарушения соответствующих правил, а требуется установить, могло ли это нарушение повлечь за собой указанные в ч. 1 ст. 217 последствия и насколько они были в данной ситуации реальны. Реальность же эта, в свою очередь, предполагает

<sup>41</sup> См., напр.: Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., Юристъ, 1999. С. 269 // Уголовное право России. Учебник для вузов: В 2 т. Т. 2. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 379.

<sup>42</sup> См. напр.: Уголовное право России. Особенная часть. М., 1996. С. 245.

тщательное исследование причинно-следственной связи между нарушением правил и созданием опасности для весьма значимых правоохраняемых интересов, что предполагает определенную экспертизу.

Таким образом, объективная сторона преступления предусмотренного ч. 1 ст. 217 предполагает: 1) нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах; 2) возможность наступления смерти человека или иных тяжких последствий и 3) причинную связь между нарушением соответствующих правил и установленной возможностью наступления указанных в статье последствий.

Согласно ч. 2 ст. 217 квалифицирующими признаками рассматриваемого преступления являются смерть человека или иные тяжкие последствия. Оконченным преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 217, признается с установления факта реальной угрозы указанным правоохраняемым интересам, а ч. 2 — с момента наступления хотя бы одного из указанных в ней последствий.

Относительно *субъективной стороны* рассматриваемого преступления высказываются разные точки зрения. Большинство ученых считают, что это деяние может быть совершено только по неосторожности, которая возможна в виде легкомыслия либо небрежности. Однако в литературе было высказано и такое мнение: «с субъективной стороны данное преступление может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности»<sup>43</sup>.

Представляется, что преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 217, может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности. Исключается только возможность прямого умысла, так как желание причинения указанных в статье последствий свидетельствует о наличии иного преступления, например диверсии. При косвенном умысле лицо сознает опасность нарушения правил, предвидит возможность наступления указанных в статье последствий и безразлично относится к их наступлению. Исключение применительно к ч. 1 ст. 217 возможности умышленного нарушения соответствующих правил будет означать, что такие нарушения, представляющие повышенную общественную опасность, окажутся ненаказанными. К тому же в ч. 1 ст. 217 отсутствует указание законодателя на неосторожное отношение к возможности наступления смерти человека или иных тяжких последствий.

<sup>43</sup> Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., Юрист, 1999. С. 269.

Неосторожность применительно к ч. 1 рассматриваемой статьи возможна как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности. Кстати, ученые, считающие, что данный состав сконструирован по типу формальных, должны, казалось бы, исключать возможность легкомыслия, так как применительно к формальным составам этот вид неосторожности быть не может. Преступление, предусмотренное ч. 2 ст. 217, может быть совершено только по неосторожности (легкомыслию или небрежности).

Субъектом рассматриваемого преступления могут быть любой работник взрывоопасного объекта, обязанный соблюдать установленные на этом объекте правила безопасности, а также посторонние лица, ознакомленные с этими правилами и тоже обязанные их соблюдать, например экскурсанты. В том случае, когда правила безопасности нарушены посторонним лицом, случайно оказавшимся на объекте и не знающим этих правил, оно не может быть привлечено к ответственности по ст. 217, но может быть субъектом иного неосторожного преступления при наличии его неосторожной вины. Так, на территорию оборонного законсервированного завода «Прогресс» (Кемерово) зачастили жулики, растаскивавшие оборудование из цветного металла. В цехе, где ранее перерабатывался пироксилин,<sup>44</sup> висели таблички, запрещающие курение. Один из них (К.) закурил, в результате взорвалась смесь из газов и пироксилиновой пыли, скопившейся в закрытом помещении. Три человека, пришедшие с К., получили травмы и скончались. К. был привлечен к ответственности за преступление против личности, совершенное по неосторожности.

Статьи, аналогичные ст. 217 УК РФ, есть в уголовных кодексах СНГ и других стран. Так, ответственность за рассматриваемые действия предусмотрена в УК Азербайджана (ст. 223), УК Казахстана (ст. 246), УК Узбекистана (ст. 258)<sup>45</sup>. В УК Украины в ст. 273 уточнен субъект рассматриваемого преступления: это лицо, обязанное соблюдать указанные в статье правила. Ч. 1 статьи сконструирована как формально-материальный состав — последствия перечислены следующим образом: угроза гибели людей или наступление иных

<sup>44</sup> Пироксилин — один из видов нитрата целлюлозы.

<sup>45</sup> В УК Узбекистана нарушение правил безопасности взрывоопасных работ предусмотрено в одной статье с нарушениями правил безопасности горных и строительных работ.

тяжких последствий либо причинение вреда здоровью потерпевшего. Некоторые различия и существенные уточнения рассматриваемого состава преступления имеются в УК Белоруссии, предусматривающем ответственность за нарушение правил производственно-технической дисциплины, правил безопасности на взрывоопасных предприятиях или во взрывоопасных цехах либо правил безопасности взрывоопасных работ, создавшее угрозу взрыва либо повлекшее взрыв (ст. 302). Аналогичная статья содержится в УК Эстонии (ст. 206-4) и Латвии (ст. 238).

В уголовном законодательстве других зарубежных стран в разделах об общественно-опасных преступлениях предусматривается ответственность за взрывы безотносительно к месту совершения взрыва и субъекту: (ч. 3 § 1 ст. 163 Польши), за совершение действий, вызвавших взрыв (ст. 223 УК Швейцарии), за создание опасности взрыва путем использования взрывчатых веществ (§ 308 УК ФРГ), за совершение взрыва (ст. 3 гл. 13 УК Швеции, ст. 346 УК Испании) и др. Эти статьи чаще всего сконструированы по типу составов поставления в опасность и причинения вреда личности, что влечет за собой квалификацию по совокупности. Так, в ст. 346 УК Испании прямо говорится: «Если, кроме опасности, будет причинен вред для жизни, физической целостности или здоровья людей, деяние наказывается за каждое совершенное преступление». Как правило, зарубежный законодатель устанавливает ответственность не только за взрыв, вызванный неосторожными действиями, но и за умышленное его совершение, дифференцируя при этом наказание.

**д) Нарушение правил учета, хранения, перевозки и использования взрывчатых, легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий (ст. 218).** Преступление, предусмотренное ст. 218, строго говоря, не относится к числу преступлений, связанных с нарушением правил производства различного рода работ. Это преступление связано с нарушением правил обращения с общественно опасными предметами. Однако учитывая, что оно тоже посягает на общественную безопасность, также заключается в нарушении определенных правил, характеризуется неосторожной виной и сходными признаками субъекта, представляется обоснованным отнесение его к рассматриваемой группе преступлений. К тому же нарушение правил обращения с такими веществами и изделиями может иметь место и в

процессе трудовой деятельности. В доктрине уголовного права это преступление бывает помещено в одну классификационную группу с рассмотренными преступлениями, выделяемую в качестве подсистемы преступлений против общественной безопасности<sup>46</sup>.

Опасность преступления, предусмотренного ст. 218, определяется тем, что нарушение правил обращения с взрывчатыми и легко воспламеняющимися веществами, а равно с пиротехническими изделиями может повлечь весьма тяжелые последствия вплоть до гибели людей. Ответственность за данное преступление предусматривалась и УК 1960 г.<sup>47</sup> УК 1996 г. уточнил и дополнил диспозицию соответствующей статьи.

*Объектом* рассматриваемого преступления является безопасность обращения с указанными в ст. 218 веществами и изделиями. Дополнительным объектом в некоторых случаях могут быть жизнь, здоровье, отношения собственности. *Предмет* — взрывчатые и легко воспламеняющиеся вещества, пиротехнические изделия.

Взрывчатые вещества — это химические вещества и их смеси, способные под воздействием внешнего импульса взрываться (гремучая ртуть, аммониты, нитроглицерин, тротил и пр.)<sup>48</sup>.

К легко воспламеняющимся веществам относятся горючие вещества, не являющиеся взрывчатыми, но способные к самовозгоранию или загоранию под влиянием внешних факторов (бензин, олифы, скипидар, белый фосфор и пр.).

Пиротехническими изделиями являются различные устройства, снаряженные взрывчатыми и быстрогорящими веществами, предназначенные для подачи сигналов, создания световых и шумовых эффектов, иллюминации и пр. (ракеты, гранаты, мины, и пр.). Эти изделия опасны в случаях, когда они содержат взрывчатые вещества и смеси. Пиротехнические изделия, не содержащие этих компонентов.

<sup>46</sup> См., напр.: Уголовное право. Особенная часть. М., Новый юрист, 1998. С. 413; Уголовное право России. Учебник для вузов: В 2 т. Т. 2. Особенная часть. НОРМА-ИНФРА-М. М., 1999. С. 347.

<sup>47</sup> В ст. 217 УК 1960 г. предусматривалась ответственность лишь за нарушения правил обращения с взрывчатыми веществами или пиротехническими изделиями. Легковоспламеняющиеся вещества признавались предметом преступления следующего состава незаконного провоза воздушным транспортом взрывчатых или легко воспламеняющихся веществ (ст. 217<sup>1</sup>).

<sup>48</sup> Федеральный закон «Об оружии» принятый Госдумой 13 ноября 1996 г. в ред. ФЗ от 31.07.98 г. и от 17.12.98 г. М., ИНФРА-М, 1999.

а предназначенные лишь для производства имитационных и световых эффектов (дымовая завеса, подача сигнала), опасности не представляют и поэтому не могут быть отнесены к числу предметов рассматриваемого преступления.

Диспозиция ст. 218 — бланкетная и отсылает к правилам обращения с указанными веществами и изделиями, содержащимся в различных нормативных актах (руководствах, инструкциях и пр.). Порядок обращения со взрывчатыми, легковоспламеняющимися веществами и пиротехническими изделиями регулируется Постановлением Правительства РФ от 12 июля 2000 г. № 513 «О мерах по усилению государственного контроля за производством, распространением и применением взрывчатых веществ и отходов их производства, а также средств взрывания, порохов промышленного назначения и пиротехнических изделий в РФ» и Постановлением Правительства РФ от 12 июля 2000 г. № 512 «О порядке ввоза в Российскую Федерацию, вывоза из Российской Федерации взрывчатых веществ, в том числе после утилизации боеприпасов, а также отходов их производства, средств взрывания, порохов промышленного назначения и пиротехнических изделий»<sup>49</sup>.

С объективной стороны преступление, предусмотренное ст. 218, заключается в нарушении правил учета, хранения, перевозки и использования перечисленных веществ и изделий. Под правилами учета понимается установленный порядок контроля за количеством веществ и изделий при их получении, хранении, расходовании, выдаче. Правила хранения предполагают соблюдение определенного порядка при складировании веществ и изделий. Правила перевозки регламентируют порядок транспортировки веществ и изделий различными транспортными средствами. Правила использования предполагают применение веществ и изделий по назначению в установленном порядке, с соблюдением соответствующих правил.

Хотя в ст. 218 не говорится о пересылке указанных веществ и изделий, однако в теории уголовного права этот вопрос решается однозначно. Нарушение правил пересылки, т. е. сдачу запрещенного к пересылке вещества или изделия на почту или иную транспортную организацию для доставки их адресату, предлагается квалифициро-

<sup>49</sup> СЗ РФ. 17 июля 2000. № 29. Ст. 3098, 3099; Российская газета. 20 июля 2000, № 139.

вать по ст. 218<sup>50</sup>. Обращает на себя внимание и то обстоятельство, что помещенная в этот раздел в гл. 25 «Преступления против здоровья населения и общественной нравственности» ст. 234 предусматривает ответственность не только за изготовление, переработку, приобретение, хранение, перевозку, но и пересылку сильнодействующих или ядовитых веществ.

Обязательным признаком объективной стороны является наступление тяжких последствий. Таковыми признаются смерть человека, причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью хотя бы одного человека, значительный материальный ущерб, разрушение ценных объектов и пр. Эти тяжкие последствия должны находиться в причинной связи с допущенными нарушениями правил учета, хранения, перевозки, использования указанных веществ и изделий. Преступление окончено с момента наступления тяжких последствий.

*С субъективной стороны* рассматриваемое деяние характеризуется неосторожной виной. Она может быть как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности. При этом само нарушение правил может быть и осознанным.

*Субъектом* нарушения правил учета, хранения и использования взрывчатых, легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий может быть только лицо, трудовая деятельность которого связана с оборотом указанных веществ и изделий. Такое решение вопроса определяется тем, что нарушение соответствующих правил в подобных случаях предполагает знание этих правил и возложение на определенных лиц обязанности их соблюдения. Субъектом же перевозки и пересылки кроме указанных лиц, являющихся специальным субъектом, могут быть и иные любые лица, достигшие 16-летнего возраста (например, пассажиры).

Статьи, аналогичные ст. 218, содержатся в УК ряда зарубежных стран, например, в УК Азербайджана (ст. 224), УК Узбекистана (ст. 250), где среди нарушений правил хранения, учета, использования и провоза взрывчатых, легковоспламеняющихся, едких веществ

---

<sup>50</sup> См., напр.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации, М., Вердикт, 1996. С. 380; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации, М., Зерцало, 1998. С. 527 и др. — Такое решение вопроса определяется и тем, что ст. 217 УК 1960 г. предусматривала ответственность (помимо нарушения правил хранения, использования, учета, перевозки указанных веществ и изделий) и за пересылку их по почте или багажом. Декриминализировать это деяние не было оснований, так как степень его опасности остается довольно высокой.

либо пиротехнических изделий содержится указание и на пересылку. В УК Латвии в отдельных статьях предусмотрена ответственность за пересылку легковоспламеняющихся веществ и предметов (ст. 246) и за неразрешенную перевозку таких веществ на воздушном судне (ст. 247). Законодатель Белоруссии в одной статье с нарушением правил обращения с взрывоопасными, легковоспламеняющимися, едкими веществами или пиротехническими изделиями указал и на нарушение правил обращения с огнестрельным оружием (ст. 299). Несколько иначе сконструирован рассматриваемый состав преступления в УК Украины, согласно ст. 267 которой в ч. 1 говорится о нарушении правил хранения, использования, учета, перевозки взрывчатых веществ либо радиоактивных материалов или иных правил обращения с ними, а равно о незаконной пересылке этих веществ либо материалов почтой или багажом, если это нарушение создало опасность гибели людей или наступление иных тяжких последствий. В ч. 2 этой статьи предусмотрена ответственность за те же действия, а равно за незаконную пересылку почтой или багажом легковоспламеняющихся или едких веществ, если они повлекли гибель людей или иные тяжкие последствия.

В других зарубежных странах также предусмотрена уголовная ответственность за различного рода манипуляции с веществами, потенциально представляющими повышенную опасность. Такие преступления рассматриваются, по общему правилу как общеопасные деяния, например, ст. 207<sup>3</sup> УК Эстонии, ст. 348 УК Испании, § 308 УК Германии, § 173 и 174 УК Австрии. В УК Швейцарии содержится несколько статей, предусматривающих ответственность за использование взрывчатых веществ. Так, в ст. 224 говорится о создании опасности в связи с использованием взрывчатых веществ с преступной целью; в ст. 225 — о создании такой же опасности, но по неосторожности, без преступной цели; в ст. 226 — о производстве, укрывательстве, переработке взрывчатых веществ. В большинстве стран, в УК которых есть соответствующие статьи, составы сконструированы как составы поставления в опасность, с учетом повышенной степени опасности рассматриваемых деяний.

**е) Нарушение правил пожарной безопасности (ст. 219).** Это преступление, как и предыдущее, не относится в полной мере к числу преступлений, нарушающих правила охраны труда. В отличие от

преступлений, связанных с нарушением правил, обеспечивающих безопасные условия труда, нарушение правил пожарной безопасности заключается в несоблюдении обязательных правил, обеспечивающих не только безопасные условия труда, но и безопасные условия жизни людей. Вместе с тем анализ состава этого преступления позволяет прийти к выводу, что по своей уголовно-правовой характеристике оно больше всего примыкает к рассматриваемой группе преступлений, чем к какой-либо иной. К тому же в ряде случаев возникает вопрос о разграничении этого деяния с преступными нарушениями правил производства специальных работ. Рассматриваемое преступление является весьма распространенным деянием. Основными объектами пожаров, например, в 1998 г. были: производственные здания (12 733), склады и базы производственных зданий (1793), склады, базы и торговые помещения (8959), здания общественного назначения (8265), сельскохозяйственные объекты, в том числе животноводческие помещения (1184), строящиеся объекты (1642). Большое количество пожаров произошло и в жилом секторе<sup>51</sup>.

Ответственность за это преступление была предусмотрена в 1988 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 21 ноября 1988 г. (ст. 215<sup>1</sup> УК 1960 г.). В действующем УК, как и в УК 1960 г., это преступление отнесено к числу преступлений против общественной безопасности. Как часть общественной безопасности пожарная безопасность по определению Федерального закона Российской Федерации «О пожарной безопасности» от 21 декабря 1994 г.<sup>52</sup> заключается в состоянии защищенности личности, имущества, общества и государства от пожаров. Следовательно, *объектом* является пожарная безопасность. Дополнительным объектом могут быть жизнь, здоровье людей, собственность и т. п. в зависимости от характера наступивших тяжких последствий.

*Потерпевшим* при этом может быть любое лицо. В литературе высказывалось обоснованное мнение, что логическое толкование диспозиции приводит к выводу, что потерпевшими в подобных случаях должны быть лица, не отвечающие за пожарную безопасность

<sup>51</sup> Преступность и правонарушения (1994–1998). Стат. сб. М., 1999. С. 141–147.

<sup>52</sup> С изменениями, внесенными Законами РФ от 18 апреля 1996 г. и от 24 января 1998 г. (СЗ РФ. 1994. № 35. Ст. 3649; 1996. № 17. Ст. 1911; Российская газета. 1998. 27 января).

и поэтому не виновные в возникновении возгорания<sup>53</sup>. Поэтому представляется, что причинение вреда здоровью только того лица, которое само нарушило правила пожарной безопасности, рассматриваемого состава преступления не образует.

С объективной стороны преступление, предусмотренное ст. 219, сконструировано по типу материальных составов, что предполагает: 1) нарушение правил пожарной безопасности; 2) причинение в результате такого нарушения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 1), смерть человека либо иные тяжкие последствия (ч. 2) и 3) причинную связь между нарушением правил и наступившими последствиями.

Диспозиция ст. 219 является бланкетной и отсылает прежде всего к правилам пожарной безопасности, которые изложены в Федеральном законе Российской Федерации «О пожарной безопасности» от 18 ноября 1994 г., а также к нормативным актам, инструкциям, требованиям и пр. Местом нарушения правил пожарной безопасности могут быть производственный объект, учреждение, гараж, транспортное средство, склад, жилище и пр. Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда СССР, «под правилами пожарной безопасности следует понимать комплекс положений, устанавливающих порядок соблюдения требований, норм и стандартов, направленных на предотвращение пожаров, обеспечение безопасности людей на случай возникновения пожаров, обеспечение объектов народного хозяйства и населенных пунктов средствами противопожарной защиты и пожарной техники, других правил и норм пожарной безопасности»<sup>54</sup>.

Соблюдение правил пожарной безопасности предполагает выполнение требований, обеспечивающих предотвращение пожаров, безопасность людей при их возникновении, сохранность объектов народного хозяйства и населенных пунктов и др.<sup>55</sup>

Нарушение правил пожарной безопасности заключается в невыполнении либо ненадлежащем выполнении писанных правил, уста-

<sup>53</sup> Уголовное право. Особенная часть. М., 1999. С. 330.

<sup>54</sup> См. п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда СССР «О практике применения судами законодательства по делам, связанным с пожарами» от 2 марта 1989 г. // Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. 1999. С. 293.

<sup>55</sup> Там же.

новленных с целью предупреждения пожаров, а также правил, обеспечивающих безопасность людей и объектов, при уже возникших пожарах. Пожар — это неконтролируемое горение, причиняющее вред жизни и здоровью людей, материальным ценностям, обществу, государству. Отсутствие или неисправность при пожаре необходимых средств пожаротушения (например, огнетушителей) является довольно часто встречающимся нарушением правил пожарной безопасности. Другими нарушениями могут быть: проведение сварочных работ вблизи горюче-смазочных материалов, оставление без присмотра электротехники, топка печей с открытой дверцей, загромождение проходов горючими отходами и т. п.

Рассматриваемое преступление признается оконченным лишь при наступлении в результате нарушения правил пожарной безопасности таких последствий: как тяжкое или средней тяжести причинение вреда здоровью (ч. 1), смерть человека или иные тяжкие последствия (ч. 2). Под последними надо понимать крупный материальный ущерб, уничтожение важных объектов, дезорганизацию работы предприятия, гибель животных и пр. В каждом случае привлечения к уголовной ответственности за нарушение правил пожарной безопасности необходимо установление причинной связи. В затруднительных случаях целесообразно проведение пожаротехнической экспертизы.

*С субъективной стороны* преступление характеризуется неосторожной виной в виде легкомыслия или небрежности. Виновный, нарушая правила, либо предвидит возможность возникновения пожара, но самонадеянно рассчитывает без достаточных на то оснований, что общественно опасные последствия не наступят (легкомыслие), либо даже не предвидит такой возможности, но при должной внимательности и предусмотрительности должен и может их предвидеть (небрежность).

Так, Б. и К. решили организовать в лесу шашлык. До приезда приглашенных ими друзей, они стали разжигать костер. Но, когда костер разгорелся, внезапно пошел сильный дождь. Схватив свои вещи, Б. и К. убежали, не затушив костра, так как считали, что при дожде он и сам погаснет. Однако, огонь не погас и в результате выгорело более 2 га леса, погибли животные.

*Субъектом* нарушения правил пожарной безопасности может быть согласно ст. 219 только лицо, на которое возложена обязанность по соблюдению правил пожарной безопасности. Это может

быть как должностное, так и не должностное лицо, но на которое по роду деятельности правилами или распоряжением возложена обязанность выполнения или обеспечения правил пожарной безопасности либо контроля за их выполнением и обеспечением на определенном объекте. Субъектом может быть и частное лицо, например домовладелец, обязанный соблюдать правила пожарной безопасности. Нарушение указанных правил лицом, на которое такой обязанности специальным распоряжением или правилами не возлагалось, влечет ответственность за должностное преступление или, в зависимости от последствий, за неосторожное преступление против личности, либо за неосторожное преступление против собственности.

Пожары возникают не только в результате нарушений правил пожарной безопасности, но и в результате умышленных действий. Значительное число пожаров является следствием поджогов. Еще большее количество пожаров оказывается следствием детских шалостей.

В производственной сфере пожары возникают чаще всего по следующим причинам: нарушение технологического режима, нарушения правил устройства и эксплуатации печей, нарушение правил проведения электро- и газосварочных работ, огневых и других работ.

Пожары причиняют колоссальные убытки. Поэтому в уголовном законодательстве многих зарубежных стран также установлена ответственность за нарушение правил пожарной безопасности. Статьи, аналогичные ст. 219 УК РФ, есть в УК СНГ. Имеющиеся в УК отдельных стран СНГ различия в основном сводятся к следующему: в ст. 307 УК Белоруссии нарушение правил пожарной безопасности, повлекшее за собой возникновение пожара, наказывается при наличии административной преюдиции. Кроме того, в этой статье уточняются признаки субъекта: им является только лицо, ответственное за нарушение правил пожарной безопасности. В ст. 270 УК Украины в качестве последствия основного состава (ч. 1) и в качестве квалифицирующего это деяние признака (ч. 2) предусмотрен имущественный ущерб в крупном и особо крупном размере, размеры которых указаны в примечании к данной статье. Это — соответственно суммы, превышающие в 300 раз и более или в 1000 раз и более не облагаемый налогом минимум доходов граждан. В законодательстве других стран предусмотрена ответственность за умышленные и неосторожные действия, вызвавшие пожар. Такого рода деяния, как

правило, считаются преступлениями против общей безопасности (гл. XX УК Польши), общеопасными преступными деяниями (раздел XXVIII УК ФРГ), преступлениями против коллективной безопасности (раздел XVII УК Испании), общеопасными преступлениями и проступками (раздел VII УК Швейцарии), преступлениями, представляющими общественную опасность (гл. 13 УК Швеции), и т. п.

В УК Эстонии статья о нарушении правил пожарной безопасности содержит 3 части. В ч. 1 ст. 206<sup>1</sup> предусмотрена ответственность за злостное нарушение правил пожарной безопасности, создавшее угрозу возникновения пожара при наличии дисциплинарной или административной преюдиции. В ч. 2 этой статьи в качестве последствия нарушения правил предусмотрено возникновение пожара. Квалифицирующим это деяние признаком в ч. 3 названо тяжкое последствие.

Весьма детально регламентирована ответственность за поджоги в УК ФРГ: она дифференцирована в зависимости от последствий, формы вины и посткриминального поведения. Так, в § 306 установлена ответственность за поджог, в результате которого полностью или частично разрушаются: перечисленные в этом параграфе объекты, например здания или жилье, постройки, склады или запасы товаров, леса, степи или болота и т. д.

Параграф 306-а («Тяжкий поджог») частично дополнен перечнем объектов, перечисленных в § 306. Здесь, например, говорится о церкви или ином здании, предназначенном для проведения богослужения, а в ч. 2 § 306-а о таком последствии поджога, как поставление человека в опасность путем причинения вреда его здоровью. Особо тяжким поджогом, согласно § 306-b, признается поджог, причинивший тяжкий вред здоровью большого числа людей, поставивший человека в опасность путем причинения ему смерти. Самое суровое наказание (вплоть до пожизненного лишения свободы) предусмотрена в § 306-c за поджог, повлекший за собой смерть человека. В отдельной норме (§ 306-d) предусмотрена ответственность за поджог, совершенный по неосторожности. Даже «создание пожароопасности» в результате курения, выброса горящих или тлеющих предметов действия признается законодателем Германии уголовно наказуемым деянием (§ 306-f).

Учитывая повышенную опасность рассматриваемого состава преступления УК многих стран предусматривают ответственность

как за умышленные пожары, так и за неосторожные и конструируют рассматриваемые составы большей частью как составы конкретной опасности.

### § 3. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ И РАЗГРАНИЧЕНИЯ ПРЕСТУПНЫХ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ОХРАНЫ ТРУДА

В борьбе с преступными нарушениями правил охраны труда большое значение имеет правильная квалификация рассматриваемых деяний, их разграничение со смежными преступлениями, административными и дисциплинарными правонарушениями. Ошибки при квалификации содеянного, как и любое другое нарушение закона, противоречат задачам уголовного законодательства, ущемляют права граждан, препятствуют достижению целей наказания.

Анализ следственной и судебной практики показывает, что при разграничении преступных нарушений правил охраны труда нередко допускаются серьезные ошибки в квалификации действий виновных лиц. Возникновение ошибок объясняется сложностью рассматриваемой проблемы, неполнотой теоретической разработки данного вопроса в юридической литературе, сравнительно небольшим количеством<sup>56</sup> рассмотренных в судах дел данной категории по отношению к общему числу регистрируемых случаев производственного травматизма, отсутствием необходимого опыта у некоторых работников правоприменительных органов по этим делам и другими причинами. В упомянутом ранее Постановлении Пленума Верховного суда от 23 апреля 1991 г. отмечалось, что при рассмотрении дел данной категории суды не всегда правильно разграничивают смежные составы преступлений «все еще имеются ошибки при квалификации действий, когда нарушение правил и норм охраны труда и производственной санитарии допущено работником, на которого обязанность по выполнению этих правил и норм в установленном порядке не возлагалась»<sup>57</sup>.

Наличие многих признаков, сходных с некоторыми другими составами преступлений, также приводит в ряде случаев к неправиль-

<sup>56</sup> Дела рассматриваемой категории дают исключительно высокий процент латентности.

<sup>57</sup> Там же. С. 443.

ной квалификации. Наибольшие трудности возникают при разграничении состава преступления предусмотренного ст. 143, и составов преступлений, предусмотренных ст. 215–218.

В уголовно-правовой литературе высказывалось мнение, что разграничение этих преступлений можно проводить по объекту, поскольку они расположены в разных разделах и главах УК. Это предложение, однако, вызывает некоторые возражения. Как отмечалось в § 1 данной главы, все эти преступления посягают на безопасность проведения работ. Наличие второго объекта при совершении преступления, предусмотренного ст. 143, которому законодатель придал первостепенное значение, дела не меняет. Поэтому расположение ст. 143 и ст. 215–217 в различных главах позволяет разграничить их не по существу, не по признакам, а лишь по формальному критерию. Более существенным является разграничение рассматриваемых преступлений по объективной стороне, т. е. по характеру нарушаемых правил.

Как уже отмечалось, ст. 143 является по отношению к ст. 215–217 общей нормой и, следовательно, в силу правила о конкуренции норм именно последние подлежат преимущественному применению как нормы специальные. Общая черта находящихся в конкуренции норм проявляется в том, что они предусматривают ответственность за одни и те же деяния. Однако по объему и содержанию эти нормы совпадают только частично<sup>58</sup>.

Служебная роль ст. 143 — охрана труда в любой отрасли народного хозяйства. Статьи же 215–217 — нормы специальные, предусматривающие ответственность за нарушение правил охраны труда при производстве строительных, горных и иных<sup>59</sup> работ, а также работ на объектах атомной энергетики и на взрывоопасных предприятиях и во взрывоопасных цехах. При этом в ст. 215–217 имеется в виду нарушение не любых правил, а только тех, которые обеспечи-

<sup>58</sup> В литературе высказывалось мнение, что ст. 143, 215 и другие являются специальными нормами по отношению к ч. 2 ст. 109, предусматривающей причинение смерти по неосторожности вследствие ненадлежащего исполнения лицом своих профессиональных обязанностей (Иногамова-Хегай Л.В. Конкуренция норм уголовного права. С. 95). Это мнение имеет определенные основания, и в ряде случаев правоприменителю приходится решать вопрос о разграничении преступных нарушений правил охраны труда и преступлений против личности.

<sup>59</sup> Иные работы — это не любые работы, а характеризующиеся повышенным уровнем возможности причинения вреда.

вают безопасность ведения этих специальных видов работ. Нарушения же на этих же объектах иных правил охраны труда могут повлечь за собой ответственность по ст. 143 или иным статьям (например, по ст. 219 при нарушении правил пожарной безопасности). Пленум Верховного Суда в своем Постановлении от 23 апреля 1991 г. особо подчеркнул, что при разграничении рассматриваемых преступлений «следует исходить из того, при производстве каких именно работ нарушены правила безопасности» (п. 6).

Рассматриваемые составы преступлений различаются и по субъекту. Субъектом преступления, предусмотренного ст. 143, может быть только лицо, на которое была возложена обязанность по соблюдению правил. Это, как уже отмечалось, могут быть лица, специально отвечающие за обеспечение производственно технической дисциплины на предприятиях, в учреждениях, на отдельных участках производства работ, а также лица, руководящие производством тех или иных работ и нарушающие при этом правила охраны труда. Субъектами же преступлений, предусмотренных ст. 215–217, могут быть любые работники указанных в этих статьях объектов, нарушившие правила по технике безопасности, постоянная или временная деятельность которых связана с данным производством. Таким образом, круг субъектов этих преступлений значительно шире, чем преступлений, предусмотренных ст. 143. При разграничении преступления, предусмотренного ст. 143, и преступлений, предусмотренных ст. 215–217, должны учитываться вид работ и признаки субъекта.

Еще одним критерием разграничения указанных составов преступлений может служить учет личности потерпевшего. Так, потерпевшим от преступления, ответственность за которое предусмотрена ст. 143, может быть только лицо, связанное трудовыми отношениями с предприятием, учреждением и пр. Потерпевшим же при совершении преступлений, предусмотренных ст. 215–217, может быть любое лицо, например случайный прохожий, здоровью которого причинен вред в результате обвала строительных лесов.

Изучение материалов по этой категории дел на практике, однако, показывает, что большинство материалов по фактам несчастных случаев на производстве, происшедших по вине рядовых работников (84%), заканчивается постановлениями следователей об отказе в возбуждении уголовного дела. В мотивировочной части таких постановлений, как правило, говорится о том, что работники, нару-

шившие правила по технике безопасности, не являются должностными лицами. В 75% постановлений среди виновных лиц рядовые работники даже не упоминаются, тогда как в Актах специального расследования несчастных случаев на производстве названы и рядовые работники<sup>60</sup>.

Освобождение рядовых работников, нарушивших правила по технике безопасности, от ответственности по ст. 143 вполне обоснованно. Но тогда они должны быть привлечены к ответственности за фактически наступившие последствия, как правило, по статьям о преступлениях против личности. Однако работники правоприменительных органов обычно не связывают несчастные случаи на производстве с составом неосторожного лишения жизни или неосторожного причинения вреда здоровью. Поэтому таких дел в судах почти нет.

В ряде случаев в практике имела место необоснованная квалификация нарушений правил охраны труда по совокупности с должностными преступлениями, в частности с должностной халатностью. При этом указывалось, что лицо, виновное в нарушении правил охраны труда, преступно халатно отнеслось к выполнению своих обязанностей. В итоге получается, что за одно преступление виновный привлекается к ответственности одновременно по двум конкурирующим статьям.

Основное различие преступного нарушения правил охраны труда и должностной халатности проходит по субъекту. При нарушении правил охраны труда субъектом является лицо, наделенное специальными обязанностями — обеспечивать соблюдение или соблюдать специальные правила охраны труда (правила по технике безопасности и др.). При этом субъект может быть как должностным лицом, так и рядовым работником определенного объекта (ст. 215–217). При должностной халатности такие обязанности специальным актом (инструкцией, требованием) на лицо не возложены. Это лицо, может быть, и осуществляет общие руководства, однако конкретно обеспечение соблюдения или соблюдение указанных правил возлагается на других лиц. Поэтому должностное лицо не может быть одновременно привлечено по статьям о нарушении правил охраны труда (ст. 143, 215–217) и халатности (ст. 293).

<sup>60</sup> Непомнящий Т.В. Уголовно-правовое значение статуса лица // Актуальные проблемы правоправедения в современный период. Сб. Томск, 1993. Ч. 2. С. 73.

В некоторых случаях необходимо бывает разграничивать нарушение правил охраны труда и злоупотребление должностными полномочиями (ст. 285). Разграничение этих преступлений должно проводиться по признакам объективной стороны и субъекта, не говоря уже о том, что эти преступления размещены законодателем в разных главах и, следовательно, имеют различные видовые объекты. Если при совершении преступлений, предусмотренных ст. 143, 215–217, речь идет лишь о нарушении правил, обеспечивающих безопасность труда, то при злоупотреблении должностными полномочиями могут быть нарушены не только правила охраны труда, но и иные правила, например регулирующие порядок производства работ, их объем и др.

Различия же в субъектах рассматриваемых преступлений, так же как и при должностной халатности, заключаются в том, была ли возложена на лицо, нарушившее правила охраны труда, обязанность обеспечить соблюдение или самому соблюдать определенные правила по технике безопасности или иные правила охраны труда (см. пример выше).

Определенные трудности могут возникнуть при разграничении таких преступлений, как нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики (ст. 215) и нарушения правил охраны труда, предусмотренные ст. 143, 216, 217, 219. Эти трудности, в частности, могут быть вызваны тем, что в уголовно-правовой литературе высказываются различные мнения по данному вопросу. Так, в одном из комментариев к Уголовному кодексу говорится, что любое нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики должно квалифицироваться по ст. 215, которая предусматривает ответственность за наиболее тяжкое преступление и поэтому подлежит преимущественному применению<sup>61</sup>. В другом комментарии утверждается, что нарушение правил безопасности производства строительных работ при сооружении объектов атомной энергетики может квалифицироваться по ст. 215 лишь при условии, если последствия, например гибель людей, наступили вследствие радиоактивного поражения, а не в результате разрушения возводимого объекта атомной энергетики<sup>62</sup>.

<sup>61</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., Зерцало, 1998. С. 522.

<sup>62</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации, М., Вердикт, 1996. С. 376.

Представляется, что решить данный вопрос однозначно довольно затруднительно.

Нарушение любых специальных правил, обеспечивающих безопасность размещения, проектирования, строительства и эксплуатации именно объектов атомной энергетики, подпадает под признаки ст. 215. Нарушение других правил на этих объектах, в частности строительных, если оно не может повлечь за собой опасности радиоактивного поражения, то и не является преступлением, предусмотренным ст. 215, хотя совершено при строительстве именно объекта атомной энергетики. Так, не могут квалифицироваться по ст. 215 нарушения правил, обеспечивающих безопасность работ, которые хотя и создавали опасность для жизни или здоровья людей, однако не в связи с ядерным поражением, а из-за несоблюдения иных требований не обусловленных обеспечением безопасности на объектах именно атомной энергетики (например, поражение электрическим током, механические повреждения).

Вместе с тем представляется недостаточно обоснованным ограничивать возможные или наступившие последствия при нарушениях правил безопасности работ на объектах атомной энергетики лишь радиоактивным поражением, так как законодатель, говоря о гибели людей и радиоактивном заражении окружающей среды, ставит между ними союз **или**. Поэтому создание опасности гибели человека или гибель человека в связи с нарушением специальных правил безопасности на объектах атомной энергетики, даже если они не сопряжены с радиоактивным поражением, должны влечь за собой, по нашему мнению, ответственность по ст. 215. К тому же предусмотренные в ч. 2 ст. 215 иные тяжкие последствия могут заключаться не только в радиоактивном поражении, но и в длительном нарушении систем электроснабжения, выводе из строя дорогостоящих хозяйственных объектов, в прекращении функционирования атомного объекта и пр.

То же можно сказать, на наш взгляд, и о нарушении правил пожарной безопасности (ст. 219 УК РФ). Эти правила являются частью общих правил безопасности, установленных в целях обеспечения и поддержания безопасных условий функционирования общества. Поэтому в тех случаях, когда законодатель выделяет объекты, требующие особо тщательного соблюдения правил безопасности, конструируя их по типу составов конкретной опасности, нарушение спе-

специальных правил безопасности на данных объектах должно квалифицироваться по статьям, определяющим ответственность за нарушение именно этих специальных правил. Если нарушаются правила пожарной безопасности на объектах атомной энергетики, то преимущественному применению подлежит ст. 215 при условии возникновения опасности гибели людей или радиоактивного заражения либо при наступлении последствий, предусмотренных ч. 2 ст. 215. Иначе нарушение правил пожарной безопасности на указанных объектах при отсутствии последствий, несмотря на высокую степень общественной опасности, реальную возможность их наступления, уголовной ответственности не влекло бы.

Некоторого уточнения требует и вопрос о разграничении ст. 218 и 219. В ст. 218 законодатель предусмотрел ответственность за нарушение специальных правил обращения с пожароопасными материалами и изделиями. Следовательно, нарушение этих специальных правил и возникновение в результате этого пожара и причинение любого вреда, подпадающего под понятие тяжкого, должно квалифицироваться лишь по одной ст. 218.

В некоторых случаях нарушения правил безопасности отдельных видов работ расцениваются в качестве преступлений против личности. Такая квалификация возможна, если подобные нарушения имеют место не на специальных объектах (например, атомной энергетике, стройке или других объектах, перечисленных в ст. 216, 217 УК РФ), и если они совершены хотя и работником данного производства, но последний не может быть признан субъектом преступления, предусмотренного ст. 143 УК РФ (т. е. на него не возлагалась обязанность по соблюдению правил охраны труда на участке, где произошел несчастный случай). Ответственность такого работника при наличии вины должна наступать за фактически причиненный потерпевшему вред по статьям о преступлениях против личности, например по ст. 118 УК РФ за причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью. Когда же нарушение правил охраны труда явилось способом реализации умысла, направленного на причинение вреда жизни или здоровью другого лица, содеянное квалифицируется как умышленное преступление против личности.

Квалификация нарушений правил безопасности работ по статьям о преступлениях против личности возможна и в других случаях. Например, при осуществлении работ с использованием специальных

самоходных машин (экскаватора, грейдера, автокрана и др.), если в результате нарушения правил безопасности работ произошел несчастный случай и пострадали люди. Ответственность может наступить по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан, если эти нарушения не подпадают под признаки иных статей.

Подобным образом должен решаться вопрос и при причинении в результате использования специальных самоходных машин крупного материального ущерба. В ч. 2 ст. 215, ч. 2 ст. 216 и ч. 2 ст. 217 УК РФ предусмотрена возможность наступления тяжких последствий, которыми, по общему мнению, охватывается и причинение крупного материального ущерба. Причинение такого ущерба при работах с использованием самоходных специальных машин, если признаки перечисленных статей отсутствуют, должно рассматриваться как преступление против собственности, а именно как повреждение или уничтожение имущества по неосторожности.

Если в ст. 216 (ч. 2), ст. 218 и 219 (ч. 2) речь идет о специальных правилах безопасности, то при совершении преступления, предусмотренного ст. 168 (ч. 2), как правило, имеет место несоблюдение общих правил предосторожности. Что касается субъекта преступлений первой группы, то это лицо, на которое возлагается правовая обязанность соблюдения или обеспечения соблюдения другими лицами правил безопасности, т. е. субъект специальный. Субъектом же неосторожного повреждения и уничтожения имущества может быть любое вменяемое лицо, достигшее 16 лет, т. е. субъект общий.

Ответственность за нарушения правил об охране труда установлена и административным законодательством. В частности, ст. 5.27 (Нарушение законодательства о труде и об охране труда) Кодекса РФ об административных правонарушениях 2001 г. предусматривает возможность наложения штрафа за нарушение законодательства Российской Федерации о труде и законодательства Российской Федерации об охране труда должностным лицом предприятия, учреждения, организации независимо от формы собственности. В случае же нарушения законодательства о труде и об охране труда лицом, ранее подвергнутым административному наказанию за аналогичное административное правонарушение, наказание назначается в виде дисквалификации на срок от одного года до трех лет. Разграничение уголовно наказуемого деяния и административного правонарушения при нарушении правил охраны труда достаточно четко проводится

по признакам объективной стороны. Отсутствие последствий (исключение составляют объекты атомной энергетики и взрывоопасные объекты<sup>63</sup>), а равно причинение легкого вреда здоровью либо незначительного материального ущерба при нарушении правил охраны труда влекут за собой ответственность за административное правонарушение. Причинение же тяжкого или средней тяжести вреда здоровью, гибель человека, иные тяжкие последствия в результате нарушения правил охраны труда подлежат уголовной ответственности. Здесь под тяжкими последствиями законодатель понимает причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью или гибель нескольких лиц, крупный материальный ущерб, значительную дезорганизацию деятельности производства и пр.

Интересно отметить, что в ряде зарубежных стран уголовное законодательство которых содержит нормы об ответственности за нарушение правил охраны труда, подобные составы, как правило, сконструированы по типу формальных составов.

Например, в УК Литвы предусмотрена ответственность за нарушение нормативных актов о безопасности труда, если такое нарушение могло повлечь за собой определенные последствия (ст. 141). Следовательно, ответственность может наступить уже с момента невыполнения или ненадлежащего выполнения определенного пункта нормативного акта, принятого в целях охраны труда. Однако уголовная ответственность за это преступление предусмотрена лишь при наличии умышленной вины.

В УК Испании к уголовной ответственности может быть привлечен «тот, кто, нарушая нормы предупреждения производственного риска и имея законную обязанность, не предоставит средства, необходимые для того, чтобы работники осуществляли свою деятельность при соблюдении адекватных мер безопасности и гигиены, в форме, которая ставит в серьезную опасность их жизнь, здоровье или физическую целостность» (ст. 316). Более мягкое наказание предусмотрено за такие же нарушения, если они совершаются «по грубой неосторожности» (ст. 317). Как видим, законодатель Испании установил ответственность как за сам факт умышленного по-

---

<sup>63</sup> Нарушение правил охраны труда на этих объектах, как уже отмечалось, влечет за собой уголовную ответственность и при наличии угрозы наступления последствий, указанных в ч. 1 ст. 215 и 217.

ставления в опасность, так и за неосторожные деяния, ущемляющие трудовые права работающих лиц.

Аналогичные нормы содержатся и в УК Польши (п. 1, 2 ст. 220). Кроме того, в УК Польши предусмотрена ответственность и тех лиц, которые вопреки возложенной на них обязанности не сообщают в срок компетентным органам о несчастном случае на работе (ст. 221)<sup>64</sup>.

При анализе уголовного законодательства становится очевидно, что во многих странах существует уголовная ответственность за умышленное нарушение норм, обеспечивающих защиту производящих определенную работу лиц, и за неосторожное причинение вреда в результате несоблюдения правил, регулирующих трудовую деятельность различной категории лиц. Такое решение вопроса сделало излишней дискуссию о том, умышленно или неосторожно нарушаются правила охраны труда и безопасности работ в составах конкретной опасности (ст. 215, 217). В настоящее время, как уже отмечалось, по этому вопросу высказываются разные мнения.

---

<sup>64</sup> В соответствии с законодательством Российской Федерации о труде должностное лицо, виновное в подобном нарушении, может быть привлечено к дисциплинарной ответственности. На администрацию предприятия возложена обязанность своевременно и правильно проводить расследование и учет несчастных случаев на производстве, в том числе и обязанность в течение суток сообщить компетентным органам о несчастном случае, происшедшем на предприятии. Порядок проведения указанных действий регулируется Положением о расследовании и учете несчастных случаев на производстве, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. № 279 (в ред. Постановлений Правительства РФ от 28.01.2000 г., № 78, от 24.05.2000 г., № 406).

## ГЛАВА IV

### ИНЫЕ НЕОСТОРОЖНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Как уже отмечалось ранее, наибольшую группу неосторожных преступлений составляют преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспорта, и преступные нарушения правил охраны труда. Так в 1998 г. за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта было осуждено 15,4 тыс. человек. Из них 97% — за нарушения правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством (ст. 264), 43% — за нарушения Правил дорожной безопасности при наличии квалифицирующих признаков. Преступлений, предусмотренных в ст. 264, в 1998 г. зарегистрировано на 10% больше, чем в предшествующем году. Что касается преступных нарушений правил охраны труда, то в общей структуре преступности они, по данным криминалогов, хоть и составляют лишь 3–7%, однако дают значительный процент латентности. В литературе отмечалось, что статья об ответственности за нарушение правил охраны труда (ст. 140 УК 1960 г., ст. 143 УК 1996 г.) «практически действует, хотя и с большой латентностью»<sup>1</sup>. Кроме того, как уже отмечалось ранее, имеет место высокий уровень производственного травматизма, не влекущей, вопреки закону, уголовной ответственности.

Удельный вес неосторожных преступлений в общем количестве регистрируемых преступлений колеблется от 10 до 12%. Из них 75% приходится на транспортные преступления и до 10% — на преступные нарушения правил охраны труда.

---

<sup>1</sup> Кузнецова Н.Ф., Аргунова Ю.Н. Об эффективности уголовно-правовой охраны трудовых прав граждан // Государство и право. 1996. № 10. С. 65.

Однако в УК 1996 г. предусмотрена ответственность и за иные неосторожные преступления, некоторые из которых также могут быть связаны с использованием источников повышенной опасности. Самую многочисленную (по количеству статей) группу таких преступлений составляют неосторожные экологические преступления. Законодатель, выделив экологические преступления в самостоятельную главу, предусмотрел вместе с тем ответственность за ряд преступлений, не известных прежнему уголовному законодательству. Например, нарушение правил охраны окружающей природной среды при производстве работ (ст. 246), нарушение правил обращения экологически опасных веществ и отходов (ст. 247), порча земли (ст. 254), нарушение правил охраны и использования недр (ст. 255), уничтожение или повреждение лесов (ч. 1, ст. 261).

Так, очевидно, что преступление предусмотренное ст. 246, предполагает в ряде случаев использование источников повышенной опасности, например использование различного рода механизмов при строительстве перечисленных в указанной статье объектов. То же можно сказать и относительно ст. 255 (Нарушение правил охраны и использования недр при проектировании, размещении, строительстве, вводе в эксплуатацию, эксплуатации горнодобывающих предприятий). В ст. 261 «Уничтожение или повреждение лесов» прямо говорится о неосторожном обращении с источниками повышенной опасности. Кроме того, использование источников повышенной опасности возможно и при нарушении правил охраны рыбных запасов (ст. 257) и т. п.

Поставив на первое место такой объект, как экологическая безопасность, законодатель сконцентрировал эти нормы в отдельной самостоятельной главе, что, безусловно, является одним из несомненных достоинств УК 1996 г. Вместе с тем необходимо заметить, что законодатель недостаточно четко определил субъективную сторону ряда экологических преступлений, что потребовало внесения определенных дополнений. Это было сделано Федеральным законом от 25 июня 1998 г. Однако эти дополнения не были произведены в отношении некоторых составов преступлений, что вызвало в литературе появление различных мнений относительно субъективной стороны ряда экологических преступлений, например ст. 246. В различных работах говорится, что это преступление (а также и некоторые другие) характеризуется с точки зрения субъективной

стороны 1) умышленной виной; 2) умышленной или неосторожной виной; 3) неосторожной виной; 4) двумя формами вины; 5) умышленной виной в отношении действия (бездействия) и неосторожной в отношении последствий.

Такое разнообразие мнений, в том числе и высказанных в комментариях к УК, не будет способствовать правильной квалификации экологических преступлений в правоприменительной практике. Не ставя перед собой задачи анализа указанных мнений (это выходит за рамки данной работы), хотелось бы лишь отметить следующие.

Если считать рассматриваемые деяния преступлениями с двумя формами вины, то в этих случаях придется говорить об осознании опасности совершаемого деяния — о нарушении определенных экологических правил, тогда как практика свидетельствует о том, что эти нарушения зачастую совершаются из-за небрежного или недобросовестного отношения к своим обязанностям. К тому же преступления с двумя формами вины отнесены законодателем к умышленным преступлениям.

Признание же этих преступлений умышленными означает, как уже отмечалось, что отношение к таким последствиям, как вред здоровью людей, массовая гибель рыбы, крупный материальный ущерб и пр., должно характеризоваться умыслом или по меньшей мере сознательным допущением либо безразличием. А такое отношение к названным последствиям переводит рассматриваемые преступления в совершенно иную категорию.

Наконец, последнее мнение, согласно которому в отношении деяния названных ранее экологических преступлений имеет место умысел, а отношение к последствиям характеризуется неосторожной виной, представляет собой компромиссное решение рассматриваемого вопроса. Оно вызывает следующие возражения:

1. Конструкция неосторожной вины не предполагает установления психического отношения к самому деянию и уж тем более не предполагает установления самостоятельной формы вины к части объективной стороны.

2. Возвращение к смешанной форме вины в настоящее время ни теоретически, ни практически не оправданно.

3. Говорить об умышленном отношении к нарушению экологических требований — значит сузить рамки этих составов, так как нарушение правил может иметь место не только осознанно, но и не-

осознанно вследствие невнимательности, забывчивости, небрежного выполнения каких-то действий и пр.

4. Неосторожное отношение к последствиям означает, что преступление отнесено к числу неосторожных и не понятно, зачем тогда нужна такая сложная конструкция.

К другой группе неосторожных преступлений относятся неосторожные бытовые преступления и преступления в сфере досуга, которые в общей структуре неосторожной преступности составляют, по подсчетам криминологов, 4–5%. Из них 2–3% составляют неосторожное лишение жизни и неосторожное причинение вреда здоровью. При этом уничтожение и повреждение имущества в данные проценты не включается.

Неосторожные преступления, совершаемые в быту и сфере досуга, имеют некоторые общие признаки, позволяющие выделить их в самостоятельную классификационную группу. В определенной мере это объясняется тем, что сфера быта является сферой жизнедеятельности всех без исключения граждан. К сфере быта (при всей неоднозначности понятия «быт») относится сфера деятельности за пределами производственной, общественно-политической сферы и сферы социально-организованного обучения. Система быта и свободного времени складывается из: 1) домашнего труда, 2) самообразования и любительской деятельности и 3) досуга. Поэтому к числу бытовых неосторожных преступлений с полным основанием могут быть отнесены: неосторожное лишение жизни (ст. 109), неосторожное причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью (ст. 118), неосторожное повреждение и уничтожение имущества (ст. 168).

Эти преступления, как правило, совершаются без использования источников повышенной опасности, но определенный процент таких преступлений приходится на случаи нарушения правил предосторожности, как писанных, например при обращении с оружием, взрывчатыми и ядовитыми веществами, так и неписаных правил общежития, взаимоотношений, морали и др.

Изучение материалов следственной и судебной практики показало, что при квалификации неосторожных бытовых преступлений также допускаются ошибки, обусловленные недостаточно четким определением субъективной стороны и как следствие этого ошибки при разграничении неосторожных и умышленных посягательств на

личность, неосторожного лишения жизни от невиновного причинения смерти и т. п. Как, правило, такие ошибки носят односторонний характер и состоят в том, что неосторожные деяния признаются умышленными. Вопрос о разграничении неосторожных и умышленно бытовых преступлений против личности имеет различные аспекты.

Установление формы вины и ее содержания требует тщательно анализа конкретных обстоятельств дела в их совокупности. Только на основе этого может быть сделан вывод об отсутствии умысла, о наличии неосторожной вины и ее виде либо об отсутствии виновного отношения к смерти или причинению вреда здоровью. Обстоятельства, составляющие объективную сторону деяния, являются отражением психического отношения лица к содеянному.

В совокупности с другими обстоятельствами важную роль при разграничении умышленного и неосторожного преступления против личности могут играть в конкретных ситуациях отношения виновного и потерпевшего. При этом в ряде случаев о наличии неосторожной вины могут говорить не только их хорошие, дружеские отношения, но и отсутствие у них каких-либо отношений вообще.

Для неосторожных преступлений характерно, что значительная их часть совершается при нейтральных мотивах. Отсутствие в деянии признаков корысти, мести, ревности, хулиганских побуждений и других отрицательных мотивов в ряде случаев позволяет исключить умысел на убийство либо причинение вреда здоровью. Вместе с тем следует иметь в виду, что даже наличие отрицательных (например, хулиганских) побуждений в действиях виновных само по себе еще не предполагает направленности их на причинение смерти или вреда здоровью.

Так, З. и К. были признаны виновными в умышленном убийстве С. из хулиганских побуждений, совершенном при следующих обстоятельствах. После совместного с С. распития спиртных напитков З. и К. решили искупать его в реке и с этой целью столкнули в воду. С. некоторое время плыл по реке, а потом утонул.

Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР приговор изменила, переквалифицировав действия осужденных по ст. 106 УК 1960 г. (неосторожное убийство) указав следующее. Правильно установив фактические обстоятельства дела, суд дал неправильную оценку действиям З. и К., квалифицировав их как умышленное убийство. Этот вывод сделан без должного учета

конкретных обстоятельств дела, взаимоотношений потерпевшего и виновных, их намерений и всей обстановки происшедшего.

З. и К. на предварительном следствии и в суде умысел на убийство С. отрицали, поясняя, что, будучи в нетрезвом состоянии, они решили искупать его в реке ради шутки и не предвидели, что она закончится так трагически. Ход события, поведение З. и К. до и после случившегося свидетельствуют, что осужденные не преследовали цель убить С. и не предвидели наступления его смерти, хотя при сложившейся ситуации должны были и могли это предвидеть<sup>2</sup>.

Данные о поведении виновного до происшествия и после него также помогают выяснить психическое отношение к содеянному. Попытка оказать помощь потерпевшему, состояние подавленности случившимся могут свидетельствовать о неосторожной вине.

Так Д. был осужден за неосторожное убийство М., совершенное при следующих обстоятельствах. Встретив своего зятя М., в сильной степени алкогольного опьянения, Д. решил отвести его домой, однако М. стал сопротивляться, вырвался от тестя, споткнулся, стал падать и потянул Д. на себя. Оба упали на тротуар. Д., падая, попал коленом в область груди и живота М. и, имея вес 123 кг, причинил М. тяжкие повреждения в виде перелома пятого ребра справа и массивного разрыва печени, от чего М. скончался. В порядке надзора приговор был отменен и дело в отношении Д. прекращено по следующим основаниям.

Д. не предвидел возможности своего падения на М., попадания при этом коленом в область его живота и груди, наступления смерти потерпевшего в результате этого падения и по обстоятельствам дела не мог и не должен был предвидеть это. Следовательно, Д. не может нести ответственность за неосторожное убийство, поскольку имел место несчастный случай<sup>3</sup>.

Кроме экологических и бытовых неосторожных преступлений значительную (по количеству статей) группу составляют неосторожные преступления против военной службы. Это — уничтожение и повреждение военного имущества по неосторожности (ст. 347), нарушение правил обращения с оружием и предметами, представляющими повышенную опасность для окружающих (ст. 349), нару-

<sup>2</sup> Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1986. № 5. С. 6–7.

<sup>3</sup> Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1994. № 10. С. 5–6.

шение правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350), нарушение правил полетов или подготовки к ним (ст. 351), нарушение правил кораблевождения (ст. 352). Эти преступления зачастую совершаются при использовании источников повышенной опасности, а также при нарушении правил обращения с оружием, взрывчатыми веществами и др.

Анализ этих составов показывает, что все они совершаются путем нарушения определенных правил, что характерно и для большинства неосторожных преступлений. Специфика объекта и субъекта преступлений против военной службы обусловила выделение этих преступлений в отдельную самостоятельную классификационную группу. Таким образом, вне классификационных групп оказались такие, например, преступления, как халатность (ст. 293), утрата документов, содержащих государственную тайну (ст. 284), небрежное хранение оружия (ст. 224). Эти оставшиеся составы можно объединить в группу иных неосторожных преступлений или, как это сделано в учебнике Криминологии, образовать три группы, в каждую из которых войдет одно из перечисленных выше преступлений.

Проблема классификации неосторожных преступлений не исчерпывается приведенной классификацией, так как имеется довольно большое количество умышленных преступлений, в которых законодатель указывает на неосторожное отношение к отдельным квалифицирующим это преступление признакам. Как правило, это ч. 2 и ч. 3 соответствующих статей. А так как в теории и практике давно и стабильно утвердилось положение, что форма вины определяется по отношению к последствию, то такие квалифицированные составы следует относить либо к преступлениям с двумя формами вины либо к неосторожным.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рассмотренные в работе вопросы требуют дальнейшего тщательного их изучения. К сожалению, в настоящее время приходится наблюдать некоторый спад интереса к проблеме неосторожной вины, что в определенной мере объясняется ростом умышленной преступности, появлением новых ее форм, в значительной степени обусловленных переходом к рыночной экономике и рядом других причин.

Однако, как уже отмечалось, динамика неосторожных преступлений также весьма неблагоприятна. Увеличение количества неосторожных преступлений приводит к гибели и увечью все большего количества людей, причинению весьма значительного материального ущерба, к нарушению экологического равновесия и т. п.

В данной работе рассмотрены уголовно-правовые проблемы как неосторожной вины, так и квалификации наиболее распространенных неосторожных преступлений. Однако вопросы квалификации и разграничения иных неосторожных преступлений тоже заслуживают пристального внимания.

Другой важной проблемой, требующей особого изучения, является криминологическая характеристика неосторожных преступлений. В этом плане в первую очередь, как представляется, заслуживает внимания исследование личности неосторожного преступника. Эти лица занимают как бы промежуточное положение между преступниками, совершающими умышленные преступления, и законопослушными гражданами. По своим социально-демографическим признакам они зачастую не отличаются от законопослушных граждан. Однако по социально-психологическим признакам неосторожный преступник значительно отличается как от тех, так и от других. Этим преступникам присуща повышенная самооценка, пренебрежительное или легкомысленное отношение к установленным в обществе правилам предосторожности, злоупотребление спиртными напитками и др.

Криминологическая характеристика неосторожных преступников поможет выявить причины совершения ими преступлений, а также разработать наиболее эффективные профилактические меры.



## АССОЦИАЦИЯ ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

191028, Санкт-Петербург, ул. Моховая, д. 15.

Телефон: 6 49

Факс: (812) 327 35 01 E-mail: urcenter@hotmail.com

- ИНСТИТУТ НЕЗАВИСИМЫХ ПРАВОВЫХ  
И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ  
«ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР - НАУКА»
  - НАУЧНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЙ ОТДЕЛ
  - ОТДЕЛ ОБОБЩЕНИЯ ЮРИДИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ
- ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРЕСС
- ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР – РИЭЛТЕР
- КОНСУЛЬТАЦИЯ ГОРОДСКОЙ КОЛЛЕГИИ  
АДВОКАТОВ СПб № 65  
«ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР – АДВОКАТ»
- ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР – АУДИТ
- ЦЕНТР ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
- ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР – СЕРВИС
  - ИНФОРМАЦИОННО-РЕГИСТРАЦИОННЫЙ ОТДЕЛ
  - ОТДЕЛ ПАСПОРТНО-ВИЗОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
  - ПАТЕНТНОЕ БЮРО
  - ОТДЕЛ ПЕРЕВОДОВ



# ЮРИДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРЕСС

## *1. Серия «Теория и практика гражданского права и гражданского процесса»*

**К.И. Голубев, С.В. Наризний. Компенсация морального вреда как способ защиты неимущественных благ личности. 2-е изд. с изм. и доп.**

2001 г., 295 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-012-0.

**А.В. Коновалов. Владение и владельческая защита в гражданском праве.**

2001 г., 299 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-007-2.

**Д.Г. Лавров. Денежные обязательства в российском гражданском праве.**

2001 г., 299 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-011-0.

**А.А. Павлов. Присуждение к исполнению обязанности в натуре как способ защиты гражданских прав в обязательственных правоотношениях.**

2001 г. 360 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-031-5.

**Н.Д. Шестакова. Недействительность сделок.**

2001 г., 300 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-032-3.

**А.Д. Корецкий. Теоретико-правовые основы учения о договоре.**

2001 г. 235 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-042-0.

**И.П. Грешников. Субъекты права: юридическое лицо в праве и законодательстве.**

2002 г. 226 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-058-7

**Л.И. Шевченко. Регулирование отношений поставки: теория и практика.**

2002 г. 326 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-061-7

**В.В. Грачев. Акцент векселя.**

2002 г., 350 стр., Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-061-7

**В.М. Болдинов. Источники повышенной опасности.**

2002 г., 350 стр., Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-061-7

**З.Э. Беневоленская. Доверительное управление имуществом в сфере предпринимательства.**

2002 г., 320 стр., Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-061-7

*Готовятся к печати в 2002г.*

**(Переплет № 7. Формат 60×90 1/16)**

**И.В. Елисеев. Гражданско-правовое регулирование международной купли-продажи товаров. 364 стр.**

В.Ф. Попондопуло, Е.В. Чиркунова. Рассмотрение дел о банкротстве граждан в арбитражных судах. 304 стр.

М.П. Априанич. Регулирование личных неимущественных отношений в гражданском праве. 300 стр.

## **II. Серия «Теория и практика уголовного права и уголовного процесса»**

**Б.В. Волженкин. Экономические преступления.**

1999 г. 312 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-001-7.

**Е.В. Топильская. Организованная преступность.**

1999 г., 256 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-005-X.

**М.Н. Становский. Назначение наказания.**

1999 г., 480 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-004.

**В.И. Михайлов, А.В. Федоров. Таможенные преступления.**

1999 г., 336 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-006-8.

**Д.В. Ривман, В.С. Устинов. Виктимология.**

2000 г., 332 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-010-6.

Тираж реализован, готовится 2-е изд.

**В.Б. Малинин. Причинная связь в уголовном праве.**

2000 г., 316 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-011-4.

**В.М. Волженкина. Нормы международного права в российском уголовном процессе.**

2001 г., 359 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16.

ISBN 5-94201-001-3 (ЮЦП), ISBN 5-89094-093-7 (СПб ЮИГП РФ)

**Р.Д. Шарапов. Физическое насилие в уголовном праве.**

2001 г., 298 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-005-6.

**М.Г. Миненок, Д.М. Миненок. Корысть. Криминологические и уголовно-правовые проблемы.**

2001 г., 367 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-008-0.

**С.Д. Шестакова. Состязательность в уголовном процессе.**

2001 г., 300 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-010-2.

**И.Ю. Михалев. Криминальное банкротство.**

2001 г., 250 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-014-5.

**Г.В. Овчинникова, М.Ю. Павлик, О.Н. Коршунова. Захват заложника (уголовно-правовая, криминологическая и криминалистическая проблемы).**

2001 г., 300 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-017-X.

**А.Н. Попов. Преступления против личности при смягчающих обстоятельствах.**

2001 г., 465 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-025-0.

**О.В. Старков, С.Ф. Милюков. Наказание: уголовно-правовой и криминологический анализ.** Первое системное открытое исследование криминальных проблем сферы наказания, созданное на стыке криминологии и пенологии, содержащее комментарий новых кодексов – уголовного и уголовно-исполнительного, обширную уголовную статистику и исследовательские данные об уклонении от наказания, массовых, насильственных и половых эксцессов осужденных, обращении запрещенных для них вещей и преступного поведения против сотрудников при исполнении лишения, ограничении свободы и иных наказаний.

2001 г., 560 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-030-7.

**А.Л. Протопопов. Расследование сексуальных убийств.**

2001 г., 364 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-046-3.

**В.Г. Павлов. Субъект преступления.** В работе рассматривается комплекс теоретических вопросов, связанных с учением о субъекте преступления в уголовном праве, анализируется прошлое и настоящее отечественное уголовное законодательство и практика его применения. Особое внимание уделено исследованию признаков субъекта преступления, современных проблем уголовной ответственности, изучению вопросов специального субъекта преступления. Предназначена преподавателям, аспирантам, студентам юридических учебных заведений, работникам правоохранительных органов, научным работникам и гражданам, интересующимся уголовным правом.

2001 г., 296 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-045-5.

**А.П. Козлов. Соучастие: традиции и реальность.** В работе рассматриваются сложные и противоречивые, столетиями исследуемые, но продолжающиеся оставаться непознанными в определенной части, широко встречающиеся в судебной практике и деформирующие ее, ставящие в тупик студентов вузов вопросы соучастия с единственной целью – попытаться найти в чудовищном смещении мнений и позиций рациональное зерно, способное хотя бы в какой-то части объединить различные точки зрения и выработать единую уголовно-правовую политику борьбы с соучастием, которая прямо выводит на организованную преступность.

2001 г., 364 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-049-8.

**С.А. Алтухов. Преступления сотрудников милиции.** В монографии рассматривается комплекс теоретических и практических проблем, касающихся сущности, видов и особенностей криминологической характеристики преступлений, совершаемых сотрудниками милиции. Особое внимание уделено криминологическому анализу личности преступника-милиционера, его типологическим моделям, причинам и условиям, способствующим совершению преступлений, а также мерам и особенностям профилактики.

2001 г., 360 с. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-047-1.

**Ю.Е. Пудовочкин. Ответственность за преступления против несовершеннолетних по российскому уголовному праву.** В работе рассматривается комплекс вопросов, связанных с историей, современным состоянием и перспективами развития уголовно-правовых норм, защищающих права несовершеннолетних. Книга адресована практикующим юристам, аспирантам, студентам юридических учебных заведений, всем интересующимся теорией и практикой борьбы с преступлениями против несовершеннолетних в России и за рубежом.

2002 г. 320 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-060-9

**А.И. Бойцов. Преступления против собственности.** В работе рассматриваются теоретические и практические проблемы квалификации преступлений против собственности. Значительное внимание уделяется анализу общего понятия хищения, его конкретным формам и видам.

Вместе с тем данная работа предназначена не только для ученых, аспирантов и студентов юридических учебных заведений. В ней даются рекомендации и практическим работникам по применению составов преступлений против собственности.

2002 г. 450 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-062-5.

**В.П. Емельянов. Терроризм и преступления с признаками терроризирования.** В монографии на базе сравнительного анализа законодательства различных стран и международных конвенций рассматриваются понятия, сущность, содержание и признаки терроризма и преступлений с признаками терроризирования, проведено ограничение терроризма от смежных общесоциальных категорий действительности и уголовно-правовых понятий, предложены пути и способы совершенствования действующего законодательства. Книга предназначена для научных и практических работников и студентов юридических вузов.

2002 г. 400стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-062-5.

**В.М. Борисенко, К.И. Егоров, Г.Н. Исаев, А.В. Сапсай. Преступления против воинской службы.**

2002 г. 360стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-062-5.

**В.П. Коняхин. Теоретические основы построения Общей части российского уголовного права.** В работе впервые в отечественной юридической науке принята попытка комплексной разработки теоретических основ построения Общей части российского уголовного права в контексте современного этапа развития теории права и государства. Изучение указанной проблематики служит не только интересам совершенствования уголовного законодательства и практики его применения, но и создает важные методологические и методические предпосылки для системных исследований всего комплекса отраслей права, включая его зарубежный и международный аспекты.

2002 г. 450стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-062-5.

**Б.В. Волженкин. Преступления в сфере экономической деятельности (экономические преступления). Издание второе, переработанное и дополненное.** Первое издание настоящей работы вышло в начале 1999 г. и получило в целом положительную оценку. За пять лет, прошедших после вступления в действие нового Уголовного кодекса России, проблемы ответственности за преступления, совершенные в сфере экономической деятельности, стали предметом исследования нескольких докторских и более восьмидесяти кандидатских диссертаций. В этих диссертациях, а также многочисленных монографиях, учебных пособиях и статьях по данной проблематике на основе материалов практики и теоретических размышлений авторы подняли множество вопросов, ранее привлекавших внимание исследователей. Предпринимались и попытки разработать предложения по совершенствованию уголовного законодательства, устранить противоречий и пробелов в нем.

2002 г. 600 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-059-5.

*Готовятся к печати в 2002 году*  
**(Переплет № 7. Формат 60×90 1/16)**

Э.Ф. Побегайло. Преступления против жизни и здоровья. 460 стр.  
В.В. Орехов. Обстоятельства, исключаящие преступность деяния. 320 стр.  
Р.М. Асланов. Преступления против государственной власти. 480 стр.  
А.С. Горелик. Преступления против правосудия. 460 стр.  
Н.И. Мацнев. Половые преступления. 400 стр.  
И.В. Волгарева, Н.К. Шилов. Уголовная ответственность несовершеннолетних. 300 с.

В.С. Комиссаров. Бандитизм и другие тяжкие преступления против общественной безопасности. 460 стр.

А.П. Козлов. Неосторожные преступления 300 стр.

А.Н. Попов. Убийство при отягчающих обстоятельствах. 350 стр.

М.А. Конева. Насильственные действия сексуального характера. 304 стр.

А.И. Коробеев. Транспортные преступления. 400 стр.

Н.И. Мацнев. Преступления против порядка управления. 400 стр.

### ***III. Серия «Теория и практика международного права»***

**В.Ф. Сидорченко, А.И. Скворцов. Капитан морского судна.** В книге на национальных и международных правовых актах и примерах из отечественной и зарубежной практики мореплавания рассмотрен правовой статус капитана морского судна, его правомочия по управлению и обеспечению безопасности, проведению дознания, организации поиска и спасания бедствующих людей и судов, расследованию аварий, обеспечению выживания пассажиров и членов экипажа при вынужденном оставлении судна.

2001 г., 250 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-038-2.

**В.Ф. Сидорченко. Правовое регулирование морских споров.** В книге на национальных и международно-правовых актах и примерах из отечественной и иностранной практики мореплавания рассмотрены понятие торгового мореплавания, источники национального и международного морского права, проблемы и виды подсудности и коллизии законов при рассмотрении морских споров.

Книга рассчитана на широкий круг читателей и может быть полезна студентам, научным работникам и специалистам в области морского права и торгового мореплавания.

2001 г., 270 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-051-X

*Готовятся к печати в 2002 году*  
**(Переплет № 7. Формат 60×90 1/16)**

Прецеденты Европейского суда. Науч. ред. и предисловие Ю.Ю. Берестнева и П.А. Лаптева.

Мигеле де Сильвиа. Европейская конвенция. Пер. с итальянского А.А. Румянцева. Научн. ред. и предисловие П.А. Лаптева и Ю.Ю. Берестнева.

#### ***IV. Серия «Теория и история права»***

**М. Элон. Еврейское право.** Пер. с иврита А. Белова. Науч. ред. И. Менделевич. Предисловие д.ю.н., проф. И.Ю. Козлихина. В данное издание включен сокращенный вариант фундаментального четырехтомного исследования истории еврейского права. Отечественный читатель впервые получает возможность ознакомиться с историей, источниками и принципами еврейского права, являющегося важнейшей частью иудаизма, блистательным образцом еврейской культуры. Для студентов, преподавателей юридических вузов, специалистов в области истории и теории государства и права, сравнительного правоведения, а также всех интересующихся проблемами права и религии.

2002 г., 270 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-051-X

*Готовятся к печати в 2002г.*

М.Д. Шаргородский. Избранное. Сост. и предисловие д.ю.н., проф. Б. В. Волженкина.

А.Н. Трайнин. Избранное. Сост. и предисловие к.ю.н., доц. Н.И. Мацнева.

К. Ахани. Мусульманское право. Пер. с араб. Н. Кудлай. Науч. ред. А. Ширвани. Предисловие д.ю.н., проф. А.Н. Фарманова.

## ***II. Серия «Государственный контроль и надзор»***

**А.П. Стуканов. Прокурорский надзор за исполнением законов органами административной юрисдикции Российской Федерации.** Научно-практическое издание. В монографическом исследовании определены предмет и пределы прокурорского надзора в рассматриваемой сфере, даны практические рекомендации прокурорам по организации работы по надзору за исполнением законов органами административной юрисдикции Российской Федерации.

2000 г., 225 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-013-0.

**С.М. Казанцев. Дореволюционные юристы о прокуратуре.** Внимательному читателю это собрание трудов о русской дореволюционной прокуратуре поможет понять и ее современное положение, и пути ее будущего развития. Кроме того, молодые прокурорские работники найдут в статьях сборника много полезных практических советов, как следует вести предварительное расследование, изучать дело и готовиться к судебному процессу. Лучшие государственные обвинители XIX в. делятся секретами своего ораторского мастерства. Среди них прокурор Петербургского окружного суда, а затем обер-прокурор Сената А.Ф. Кони, генерал-прокурор и министр юстиции Н.В. Муравьев, прокурор Московского окружного суда М.Ф. Громницкий, генерал-прокурор и министр юстиции И.Г. Щегловитов

2001 г., 285 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-029-3.

## ***VI. Серия «Экономика и право»***

**Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть первая (с изменениями и дополнениями на 15 июля 1999 г.). Схемы. Пояснения, Комментарии.** Под общей ред. проф. Н.М. Голованова.

1999 г., 288 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-003-3

Тираж реализован, готовится 2-е изд.

**А.В. Крикунов, Н.Т. Лабынцев, А.Д. Ларионов, В.А. Леднев, А.И. Митин, Н.М. Русин, Н.Г. Сычев. Опыт развития и регулирования аудиторской деятельности (на примере Швеции и России).** Книга выпущена при содействии Шведско-Российского проекта сотрудничества при Минфине Швеции и Минфине России и Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов. Данное издание раскрывает нормативно-правовую базу, рассматривает вопросы подготовки, аттестации, повышения квалификации аудиторов, контроля качества за деятельностью аудиторских организаций и аудита в Швеции и России.

2000 г., 270 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-014-9.

**К.К. Лебедев. Хрестоматия по предпринимательскому и коммерческому праву (Общие положения. Правовой статус индивидуального предпринимателя).** Настоящее издание представляет собой многотомную хрестоматию по предпринимательскому и коммерческому праву. В книгу вошли общие по-

ложения, на основе которых строится правовое регулирование предпринимательской деятельности, а также нормы, определяющие правовой статус индивидуального предпринимателя. В сборник включены нормативно-правовые акты, постановления Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, их совместные постановления, информационные письма, обзоры судебно-арбитражной практики по различным категориям дел. По отдельным темам в качестве иллюстративного материала приводятся решения судов общей юрисдикции, арбитражных и третейских судов по конкретным делам.

2001 г., 600 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-018-8.

### ***VII Серия «Политика и право»***

**Криминология - XX век.** Под редакцией В. Н. Бурлакова и В. П. Сальникова. В книге рассматривается широкий спектр проблем, выдвинутых на передний план криминальной обстановкой в России. Авторы стремились раскрыть их содержание в контексте событий уходящего в историю XX века, учитывая при этом российский и зарубежный опыт. Книга может быть использована в качестве учебника по криминологии.

2000 г., 554 стр. Переплет №7. ISBN 5-93292-009-2. Стандарт—12

**Гражданское общество: истоки и современность.** Научный редактор проф. И.И. Кальной. Исследование посвящается идее гражданского общества и возможностям ее осуществления. Рассматривается исторический аспект возникновения идеи гражданского общества, различные его измерения, проблемы правового и государственного регулирования в системе «государство — гражданское общество», экономические, политические и социокультурные основания его формирования применительно к современной России.

2000 г., 256 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-004-8.

**Политический режим и преступность.** Под ред. В.Н. Бурлакова, Ю.Н. Волкова, В.П. Сальникова. В монографии рассматривается новое направление в науке - политическая криминология. Основное внимание уделено актуальным проблемам преступности в государствах с различными политическими режимами. Анализируется влияние тоталитарного и демократического политического режима на основные институты общества (уголовная политика, религия, средства массовой информации, личность и ее права и др.) в контексте наиболее опасных видов преступности (политической, организованной, террористической).

2001 г., 480 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-037-4.

**В.Н. Кудрявцев, А.И. Трусов. Политическая юстиция в СССР.** В книге рассматриваются вопросы создания репрессивного аппарата «политической юстиции» в России после установления Советской власти, развернувшего, особенно в

30-40-е годы, массовый террор против советских людей. Исследуются специфические исторические предпосылки этого явления, методы работы органов политической юстиции, а также процесс разрушения репрессивной системы.

2002г. 387 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-055-2.

***Готовятся к печати в 2002 году***

А.И. Кудин. Политика и правовые воззрения. 300 стр.

Религия и преступность. Коллектив авторов. 350 стр.

***VIII. Серия «Законодательство России»***

**Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации.** Предисловия: д.ю.н., проф. СПбГУ, депутата Государственной Думы РФ I, II и III созывов, заслуженного юриста РФ А.И. Александрова; д.ю.н., проф. СПб Юридического института Генеральной прокуратуры РФ, заслуженного юриста РФ В. С. Шадрина; к.ю.н. заслуженного юриста РФ, Председателя Президиума СПбГКА Е. В. Семеняко; к.ю.н., доц. СПбГУ, зав. ЮК-65 «Юридический центр Адвокат» СПбГКА Ю.С. Меркуловой.

2002 г. 960 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-056-0

**Гражданский кодекс Российской Федерации. Части первая, вторая, третья.** Предисловия: к.ю.н., доц Санкт-Петербургского государственного университета И.В.Елисеева, к.ю.н., доц. СПбГУ, заместителя прокурора Санкт-Петербурга А.В.Коновалова.

2002г. 600 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-056-0

***Готовятся к печати в I квартале 2002 года***

Таможенный кодекс Российской Федерации.

Земельный кодекс Российской Федерации.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Уголовный кодекс Российской Федерации.

Трудовой кодекс Российской Федерации.

***IX. Серия «Судебная практика»***

***Готовятся к печати в 2002 году (Переплет № 7. Формат 60×90 1/16)***

Вопросы уголовного права в судебной практике. Под ред. к.ю.н., доц. Р.М. Асланова. 1200 стр.

Вопросы гражданского права в судебной практике. Под ред. Н.Э. Лившиц, А.В. Сухариной. 1200 стр.

Вопросы уголовного процесса в судебной практике. Под ред. С.Д. Шестаковой. 1000 стр.

Вопросы гражданского процесса в судебной практике. Под ред. д.ю.н., проф. Н.А. Чечиной, к.ю.н., доц. Л.А. Кривоносовой. 1000 стр.

Сборник научно-консультационных заключений по конкретным гражданским и уголовным делам. Под ред. к.ю.н., доц. Р.М. Асланова, д.ю.н., проф. А.И. Бойцова, к.ю.н., доц. Н.И. Мацнева, д.ю.н., проф. А.П. Сергеева, д.ю.н., проф. В.Ф. Попондопуло. 500 стр.

Практика судов Северо-Западного региона РФ. Под ред. М.Н. Становского.

### ***Х. Серия «Законодательство зарубежных стран»***

В серии «Законодательство зарубежных стран» предложен высококвалифицированный перевод и научный анализ зарубежного законодательства, осуществленный совместно правоведами и филологами.

**Уголовный кодекс Голландии. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. Б. В. Волженкина. Перевод с английского И.В. Мироновой. 2-е изд.** Издание открывает серию «Законодательство зарубежных стран». Специально для настоящего издания известный ученый, профессор Католического университета (г. Тилбург) Марк Хрунхаузен подготовил статью «Некоторые основы и главные принципы Нидерландского Уголовного Кодекса».

2001 г., 510 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-002-1.

**Уголовный кодекс Китайской народной Республики. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. А.И. Коробеева. Перевод с китайского Д. В. Вичикова.** 01 октября 1997 года вступил в силу Уголовный кодекс Китайской Народной Республики в редакции от 14 марта 1997 года, пришедший на смену УК КНР 1979 г. Впервые переведен на русский язык.

2001 г., 303 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32.

ISBN 5-94201-003-X.

**Уголовный кодекс Швеции. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. Н.Ф. Кузнецовой и к.ю.н., доц. С.С. Беляева. Перевод со шведского и английского С.С. Беляева.**

2001 г., 320 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-013-7.

**Уголовный кодекс Республики Беларусь. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. Б.В. Волженкина. Обзорная статья д.ю.н., проф. А.В. Баркова.**

2001 г., 474 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-012-9.

**Уголовно-процессуальный кодекс Республики Беларусь. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. В.И. Рохлина и к.ю.н., доц. А. П. Стуканова. Обзорная статья к.ю.н., доц. А.А. Данилевича.**

2001., 602 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-015-3.

**Уголовный кодекс Республики Узбекистан. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. М.Х. Рустамбаева, д.ю.н., проф. А.С. Якубова и к.ю.н., доц. З.Х. Гулямова.**

2001 г., 338 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-020-X.

**Уголовный кодекс Республики Казахстан. Науч. ред. и предисловие министра юстиции Республики Казахстан д.ю.н. И.И. Рогова.**

2001 г. 466 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-022-6.

**Уголовный кодекс Латвийской республики. Науч. ред. и предисловие к.ю.н. А.И. Лукашова и к.ю.н. Э.А. Саркисовой. Перевод с латвийского А.И. Лукашова.**

2001 г. 313 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-021-8.

**Уголовный кодекс Республики Болгария. Науч. ред. к.ю.н. А.И. Лукашова. Предисловие проф. Й.И. Айдарова. Перевод с болгарского Д.В. Милушева и к.ю.н. А.И. Лукашова.**

2001 г. 298 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-019-6.

**Уголовный кодекс Дании. Науч. ред. и предисловие к.ю.н. С.С. Беляева. Перевод с датского и английского к.ю.н. С.С. Беляева и А.Н. Рогачевой**

2001 г. 230 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-024-2.

**Уголовный кодекс Азербайджанской Республики. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. И.М. Рагимова. Перевод с азербайджанского Б.Э. Аббасова.**

2001 г. 325 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-016-1.

**Уголовный кодекс Республики Польша. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. Н.Ф. Кузнецовой, к.ю.н. А.И. Лукашова и к.ю.н. Э.А. Саркисовой. Перевод с польского Д.А. Барилевич.**

2001 г. 234 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-027-7.

**Уголовный кодекс Украины. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. В.Я. Тация и д.ю.н., проф. В.В. Сташиса. Пер. с украинского В.Ю. Гиленченко.**

2001 г. 393 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-023-4.

**Уголовный кодекс Эстонской республики. Науч. ред. и перевод с эстонского В.В. Запевалова. Предисловие к.ю.н., доц. Н.И. Мацнева.**

2001 г. 262 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-026-9.

**Гражданский кодекс Латвийской республики. Науч. ред. и предисловие Н.Э. Лившиц. Пер. с латышского А.И. Свиба.**

2001 г., 350 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-033-1.

**Уголовный кодекс Грузии. Науч. ред. З.К. Бигвава. Вступ. статья В.И. Михайлова. Обзор. статья д.ю.н., проф. О. Гамкрелидзе. Перевод с грузинского И. Мериджанашвили.**

2001 г., 350 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-039-0.

**Уголовный кодекс Таджикистана. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., проф. А.В. Федорова**

2001 г., 350 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-040-4.

**Уголовный кодекс Японии. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. А.И. Коробеева. Перевод с японского В.Н. Еремина**

2002., 225 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/32. ISBN 5-94201-053-6.

**Уголовный кодекс Франции.** Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Н.Е. Крыловой и к.ю.н., доц. Ю.Н. Головки. Перевод с французского Н.Е. Крыловой.

2002 г. 600 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/32. ISBN5-94201-063-3

**Гражданский кодекс Грузии.** Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. И. В. Елисеева и З.К. Бигвава. Перевод с грузинского Г.В. Алания

2002 г. 350 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/32. ISBN5-94201-063-3

***Готовятся к печати в 2002 году***  
**(Переплет № 7. Формат 60×90 1/32)**

**Уголовный кодекс Индии.** Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Р.М. Асланова. Перевод с английского И.В. Мироновой. 560 стр.

**Уголовный кодекс Германии.** Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. Д.А. Шестакова. Перевод с немецкого Н.С. Рачковой. 560 стр.

**Уголовный кодекс Австрийской республики.** Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. С.Ф. Милокова. Пер. с нем. Л.С. Вихновой.

**Уголовный кодекс Италии.** Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Р.М. Асланова. Перевод с итальянского Е.Р. Шубиной.

**Уголовный кодекс Швейцарии.** Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. А.В. Серебренниковой. Перевод с немецкого Н.С. Рачковой.

**Уголовный кодекс Республики Южная Корея.** Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. А.И. Коробеева. Перевод с корейского к.ю.н. В.Н. Еремина.

**Уголовный кодекс Испании.** Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. А.И. Бойцова. Перевод с испанского Е.Р. Шубиной и Т.А. Алексеевой.

**Уголовный кодекс Чехии.** Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. В.В. Орехова. Перевод с чешского Е.Е. Мироновой. 530 стр.

**Уголовный кодекс Литвы.** Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. В.Й. Павлониса. Перевод с лит. В.П. Казанскене.

**Уголовный кодекс Турции.** Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Н.И. Мацнева. Перевод с турецкого А.П. Векилова. 510 стр.

**Уголовный кодекс Финляндии.** Науч. ред. и пер. с финского к.ю.н. С.С. Беляева.

**Уголовный кодекс Кыргызской республики.** Науч. ред. и предисловие А.В. Федорова. Текст официальный.

**Уголовный кодекс Ирака.** Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. Ю.В. Голика. Пер. с арабского В.В. Маслова.

**Уголовный кодекс Аргентины.** Науч. ред. и предисловие Ю.В. Голика. Пер. с испанского В.В. Вихровского.

**Уголовный кодекс Ирана.** Науч. ред. и предисловие А.И. Ахани. Перевод с фарси А.И. Аракелян.

Уголовный кодекс Греции. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. А.А. Эксархопуло. Перевод с греческого Н.И. Накатис.

Уголовный кодекс Австралии. Науч. ред. и перевод с английского Е.Н. Трикоз.

Уголовный кодекс Сан-Марино. Науч. ред. и перевод с итальянского С.В. Максимова.

Уголовный кодекс Израиля. Науч. ред. и пер. с иврит М.С. Хейфец.

Уголовно-процессуальный кодекс Израиля. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Ю.С. Меркуловой. Перевод с иврита М.С. Хейфец. 600 стр.

Уголовно-процессуальный кодекс Испании. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Т.А. Алексеевой. Перевод с испанского Е.Р. Шубиной. 540 стр.

Уголовно-процессуальный кодекс Эстонской республики. Науч. ред. и перевод с эстонского В.В. Запезалова. Предисловие Е.В. Филоновой.

Уголовно-процессуальный кодекс Голландии. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. А.А. Эксархопуло. Перевод с английского И.В. Мироновой.

Уголовно-процессуальный кодекс Италии. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Ю.С. Меркуловой. Перевод с итальянского Е.Р. Шубиной.

Уголовно-процессуальный кодекс Украины. Науч. ред. и предисловие д.ю.н. Н.И. Фесенко. Перевод с украинского В.Ю. Гиленченко.

Уголовно-процессуальный кодекс Азербайджана. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. И.М. Рагимова. Перевод с азербайджанского Б.Э. Аббасова.

Уголовно-процессуальный кодекс Грузии. Науч. ред. и предисловие З.К. Бигвава. Перевод с грузинского Г.В. Алания.

Уголовно-процессуальный кодекс Германии. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. С.Д. Шестаковой. Перевод с немецкого Л.С. Вихновой.

Уголовно-процессуальный кодекс Казахстана. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. И.И. Рогова.

Гражданское законодательство Израиля. Науч. ред. и предисловие М.С. Хейфец и Н.Э. Лившиц. Пер. с иврит М.С. Хейфец.

Гражданский кодекс Испании. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. К.К. Лебедева. Пер. с испанского В.В. Кудиной.

Гражданский кодекс Украины. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. А.В. Коновалова. Пер. с украинского В.Ю. Гиленченко.

Гражданский кодекс Голландии. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Д.Г. Лаврова. Пер. с голландского.

Гражданский кодекс Китая. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., проф. А.С. Шевченко. Пер. с китайского Л.В. Бутова.

Гражданский кодекс Азербайджана. Науч. ред. и предисловие Т.Б. Поляковой. Пер. с азербайджанского М.Т. Агамедова.

Гражданский кодекс Венгрии. Науч. ред. и предисловие Т.Б. Поляковой.  
Перевод с венгерского И.Э. Секе.

Гражданский кодекс Германии. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. Н.Д. Шестаковой. Перевод с немецкого О.Н. Павловой.

Гражданский кодекс Италии. Науч. ред. проф. Д. Леонарди. Перевод с итальянского Е.Р. Шубиной.

Гражданский кодекс Литовской республики. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. И.В. Елисеева. Перевод с литовского С.И. Повилайтиса.

Гражданский кодекс Финляндии. Науч. ред. и предисловие А.В. Сухариной. Перевод с финского Л.И. Пекконен.

Гражданский кодекс Франции. Науч. ред. и предисловие Н.Э. Лившиц. Перевод с французского К.Н. Шуман.

Гражданский кодекс Чехии. Науч. ред. и предисловие к.ю.н., доц. К.К. Лебедева. Перевод с чешского Н.И. Куликовой.

Гражданский кодекс Эстонии. Науч. ред. и пер. с эстонского В.В. Запелова. Предисловие Т.Б. Поляковой

Гражданско-процессуальный кодекс Казахстана. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. И.И. Рогова.

Гражданско-процессуальный кодекс Молдавии. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. В.О. Попеску.

Гражданско-процессуальный кодекс Украины. Науч. ред. и предисловие д.ю.н., проф. Н.И. Харченко. Перевод с украинского И.М. Мелешко.

Гражданско-процессуальный кодекс Италии. Науч. ред. и предисловие Л.А. Кривоносовой. Перевод с итальянского Е.Р. Шубиной.

### ***XI. Серия «Научно-практический комментарий»***

**Н.А. Лопашенко. Экологические преступления: Комментарий к главе 26 УК РФ.**

2001 г. 800 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-032-3.

**В.Г. Сызранцев. Воинские преступления: Комментарии к главе 33 УК РФ.**

2002 г. 600 стр., Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-032-3.

***Готовятся к печати в 2002 году  
(Переплет № 7. Формат 60×90 1/16)***

**Б.В. Вольженкин. Служебные преступления.**

**С.Ф. Милюков. Закон об оружии.**

**А.В. Федоров. Закон об оперативно-розыскной деятельности**

**Комментарий к Кодексу об административных правонарушениях.**

**Комментарий к Кодексу законов о труде РФ**

**Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу РФ**

Комментарий к Таможенному кодексу РФ

Комментарий к Земельному кодексу РФ

Комментарий к Гражданскому кодексу РФ

### ***XII. Серия «Учебники и учебные пособия»***

**Э.Б. Корицкий, Г.В. Нинциева, А.Л. Дмитриев, В.Х. Шетов. Экономисты русской эмиграции. Учебное пособие.** Гриф Министерства образования РФ.

2000 г., 286 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-008-4.

**Р.М. Асланов, А.И. Бойцов, Н.И. Мацнев. Сборник задач по Особенной части уголовного права.**

2001 г., 434 стр. Переплет № 7. Формат 70×100 1/32. ISBN 5-94201-009-9.

**И.И. Кальной. Философия.** Учебник для ВУЗов с грифом УМО. Содержание учебник достаточно полно реализует мировоззренческую ориен

2001г., 530 стр. Переплет №7. Формат 70×100 1/16. ISBN 5-94201-006-4.

**Информационное право.** Под ред. академика РАН Б.Н. Топорнина. Авторский коллектив: д.ю.н., проф., И.Л. Бачило, д.ю.н., проф. В.Н. Лопатин, д.ю.н., проф. М.А. Федотов. Учебник.

2001 г. 720 стр. Переплет №7. Формат 70×100 1/16. ISBN 5-94201-034-X.

**А.В. Поляков. Общая теория права.**

2001 г., 780 стр. Переплет №7. Формат 70×100 1/16. ISBN 5-94201-035-8.

**И.Ю. Козлихин. История политических и правовых учений: Новое время. Курс лекций.**

2001 г., 460 стр. Переплет №7. Формат 70×100 1/16. ISBN 5-94201-036-6.

**Ю.И. Гревцов. Социология права. Курс лекций.**

2001 г., 310 стр. Переплет №7. Формат 70×100 1/16. ISBN 5-94201-041-2.

**Э.Б. Корицкий, Г.В. Нинциева. Концепция централизма и демократии в российской истории хозяйствования 20-30-х годов. Учеб. пособие. В**

2001 г., 310 стр. Переплет №7. Формат 70×100 1/16. ISBN 5-94201-079-X.

### ***Готовится к печати в 2002 году***

**Р.М. Асланов, А.И. Бойцов, Н.И. Мацнев. Сборник задач по Общей части уголовного права. 450 стр.**

**Налоговое право.** Под ред. д.э.н., проф. А.И. Леонтьева.

**Курс гражданского права.** Коллектив авторов.

**Курс уголовного права.** Коллектив авторов.

**Курс уголовно-процессуального права.** Коллектив авторов.

### ***XIII. Серия «Юридические словари»***

**Англо-русский юридический словарь с транскрипцией.** Под редакцией доц. И.В. Мироновой. Словарь является первым англо-русским словарем с транс-

крипцией. Содержит общеправовую, отраслевую и общепринятую латинскую юридическую терминологию, а также терминологию смежных с юриспруденцией областей. Издание снабжено списком сокращений, принятых в англоязычной юридической литературе.

Данный словарь подготовлен преподавателями, имеющими многолетний опыт работы в СПбГУ.

2000 г., 560 стр. Цена с НДС – 198 руб. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-93292-017-3.

*Готовятся к печати в 2002 году (Переплет № 7. Формат 60×90 1/16):*

Испано-русский юридический словарь. Под ред. к.ю.н., доц. Т.А. Алексеевой. Перевод с испанского Е.Р. Шубиной. 400 стр.

Толковый словарь юридических терминов на основе перевода с английского, французского, немецкого, итальянского, испанского, американского словарей. Под ред. к.ю.н., доц. Р.М. Асланова, д.ю.н., проф. А.И. Бойцова, к.ю.н., доц. Н.И. Мацнева. 960 стр.

Латинская юридическая фразеология. / Сост. д.ю.н., С.И. Белинский. 300 стр. Дипломатический словарь. Коллектив авторов. В 4 тт.

#### ***XIV. Научно-популярные издания***

**А.П. Стуканов. «Кресты». История побегов.**

2001 г., 70 стр. Переплет № 7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-028-5.

#### ***XV. Несерийные научные и учебные издания***

**И.Э. Звечаровский. Современное уголовное право России. В**

2001 г., 112 стр. Переплет №7. Формат 60×90 1/16. ISBN 5-94201-048-2.

**Д.И. Гушин. Юридическая ответственность за моральный вред. Р**  
2002 г. 250 стр.

**А.Ф. Закомлисов. Система современной судебной этики.**

2002 г. 300 стр.

**Книги Вы можете приобрести в редакции по адресу:  
191028. Санкт-Петербург, ул. Моховая, 15  
«Юридический центр Пресс»  
или заказать почтой (оплата наложенным платежом).  
При заказе книг свыше 15 экземпляров - по предоплате.  
При оптовых закупках – согласно договоренности.**

**Ждем Ваших заказов.**

*Лицензия: ЛП № 000361 от 28.12.1999 г.*

**Подписано в печать 22.04.2002 г.**

**Формат 60×90/16. Бумага офсетная. Гарнитура Таймс.**

**Печать офсетная. П. л. 18,5. Уч.-изд. л. 19.**

**Тираж 1500 экз. Заказ 3209 . Цена свободная.**

**Адрес**

**Издательство «Юридический центр Пресс»**

**Россия, 191028, Санкт-Петербург, ул. Моховая, 15**

**Телефоны: (812) 275 88 48, 275 88 49, 275 88 50, 275 88 60, 327 35 02**

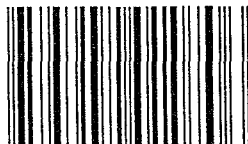
**Факс: (812) 327 35 01 E-mail: izdat@hotmail.com, izdatspb@mail.ru**

**Отпечатано с готовых диапозитивов**

**в Академической типографии «Наука» РАН**

**199034, Санкт-Петербург, 9 линия, д. 12.**

**ISBN 5-94201-070-6**



**9 785942 010706**

**Мы ждем Ваши отзывы и предложения по адресу**  
Россия, 191028, Санкт-Петербург, ул. Моховая, д. 15  
Издательство «Юридический центр Пресс»

<b>Размещение рекламы в книгах</b>	(812) 275 88 48
<b>Система «Книга-почтой»</b>	(812) 275 88 49
<b>Телефон для оптовых закупок</b>	(812) 327 35 02
<b>По вопросам сотрудничества</b>	(812) 275 88 50
<b>Факс</b>	(812) 327 35 01
<b>Электронная почта</b>	izdat@hotmail.com
	izdatspb@mail.ru

Серия  
**«Теория и практика уголовного права  
и уголовного процесса»**  
Основана в 2000 году

*Научно-практическое издание*

*Ирина Михайловна Тяжкова*

**НЕОСТОРОЖНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ  
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ  
ИСТОЧНИКОВ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ**

**Издательство «Юридический центр Пресс»**

*Директор А. Ш. Кеца*

*Исполнительный директор А. В. Елагин*

*Главный редактор Г. Я. Панова*

*Редактор Г. В. Краснухина*

*Корректор Л. Орлова*

*Компьютерная верстка С. Л. Кузьминой*