

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России

Р.Д. Шарапов, С.Н. Шатилович, С.А. Зворыгина

**СУБЪЕКТ ТРАНСПОРТНОГО
ПРЕСТУПЛЕНИЯ**

Монография

Тюмень
2018

УДК 343.711.64
ББК 67.99(2)81
Ш 25

Рекомендовано к изданию редакционно-издательским советом
Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России

Рецензенты:

профессор кафедры уголовного права Уральского юридического института
МВД России доктор юридических наук, профессор *С.Н. Сабанин*;
директор Института юстиции Уральского государственного юридического
университета доктор юридических наук, доцент *Д.В. Бахарев*;
заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии и психологии
Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова
кандидат юридических наук, доцент *М.В. Баранчикова*

Авторский коллектив:

Шарапов Р.Д., доктор юридических наук, профессор – введение, §§ 1, 2
главы 2, заключение (в соавторстве с С.А. Зворыгиной); § 3 главы 2 (в соавтор-
стве с С.Н. Шатиловичем и С.А. Зворыгиной); *Шатилович С.Н.*, кандидат юри-
дических наук, доцент – § 3 главы 2 (в соавторстве с Р.Д. Шараповым и
С.А. Зворыгиной); §§ 4, 6 главы 2; *Зворыгина С.А.*, кандидат юридических наук –
глава 1, §§ 5, 7, 8 главы 2; введение, §§ 1, 2 главы 2, § 3 главы 2 (в соавторстве с
Р.Д. Шараповым и С.Н. Шатиловичем), заключение (в соавторстве с Р.Д. Шара-
повым).

Шарапов Р.Д., Шатилович С.Н., Зворыгина С.А.

Ш 25 Субъект транспортного преступления: монография. Тюмень: Тюмен-
ский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018.
114 с.

ISBN 978-5-93160-281-3

Монография посвящена уголовно-правовой характеристике субъектов преступ-
лений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса Российской Федерации (транс-
портных преступлений). Особое внимание уделяется вопросам квалификации транс-
портных преступлений в зависимости от их субъекта, разработке предложений по со-
вершенствованию уголовного законодательства и практики его применения в части
уголовной ответственности различных субъектов за преступления против безопасности
движения и эксплуатации транспортных средств.

Издание адресовано ученым-юристам, преподавателям, курсантам, слушателям
и адъюнктам образовательных организаций системы МВД России, а также сотрудникам
правоохранительных органов.

УДК 343.711.64
ББК 67.99(2)81

ISBN 978-5-93160-281-3

© ФГКУ ДПО «ТИПК МВД России», 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|-----|
| ВВЕДЕНИЕ..... | 4 |
| ГЛАВА 1. СУБЪЕКТ И СИСТЕМА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ..... | 7 |
| § 1. Понятие и система транспортных преступлений..... | 7 |
| § 2. Понятие и классификация субъекта транспортного преступления..... | 17 |
| ГЛАВА 2. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУБЪЕКТОВ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ..... | 22 |
| § 1. Лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ)..... | 22 |
| § 2. Лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ)..... | 34 |
| § 3. Лицо, управляющее управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (ст. 264 УК РФ)..... | 39 |
| § 4. Лицо, совершившее дорожно-транспортное преступление в состоянии опьянения (чч. 2, 4 и 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ)..... | 59 |
| § 5. Лицо, ответственное за техническое состояние транспортных средств (ст. 266 УК РФ)..... | 80 |
| § 6. Лицо, совершающее действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ)..... | 91 |
| § 7. Пассажир, пешеход или другой участник движения (ст. 268 УК РФ)..... | 100 |
| § 8. Капитан судна (ст. 270 УК РФ)..... | 106 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ..... | 111 |

ВВЕДЕНИЕ

В соответствии с Концепцией государственной транспортной политики Российской Федерации транспорт есть важнейшая составная часть производственной инфраструктуры страны. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности государства, улучшения условий и уровня жизни населения. Для этого необходимо формировать и последовательно реализовывать продуманную государственную транспортную политику, учитывающую особенности транспорта и его роль в протекании экономических и социальных процессов¹.

Отдельное место в арсенале средств государственной транспортной политики занимает уголовно-правовая политика, которая призвана обеспечить правовую основу для адекватного противодействия наиболее серьезным угрозам транспортной безопасности, исходящим от противоправного поведения человека. Комплекс уголовно-правовых норм, обеспечивающих охрану транспортной безопасности, сосредоточен прежде всего в главе 27 Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 3 октября 2018 г.)² «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», нормы которой неоднократно совершенствовались законодателем в последние годы. Несмотря на произведенное совершенствование правовых норм, в том числе в сфере транспортного законодательства, демонстрирующее более внимательный подход государства к проблеме обеспечения транспортной безопасности, ситуация в этой сфере в последнее десятилетие остается весьма напряженной.

Криминологическим индикатором криминальной пораженности безопасности движения и эксплуатации транспорта являются объемы регистрации типичных (индексных) транспортных преступлений, предусмотренных ст.ст. 263, 264, 268 УК РФ. Снижение с 2004 года объемов регистрации преступлений, предусмотренных ст.ст. 263 и 264 УК РФ, продиктовано не реальным улучшением ситуации с аварийностью на транспорте, а произошедшей в декабре 2003 года декриминализацией транспортных преступлений, которые повлекли причинение средней тяжести вреда здоровью человека или крупный ущерб по неосторожности. С 2004 года наблюдается скачкообразная тенденция в регистрации данных преступлений, а по ст. 268 УК РФ – практически абсолютный рост. Это свидетельствует о том, что кардинального улучшения криминальной обстановки в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта не происходит.

¹ Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 8 сент. 1997 г. № 1143 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 37. Ст. 4303.

² Далее – УК РФ.

В первые десятилетия нового века в России произошло критическое падение уровня транспортной безопасности. Ряд транспортных катастроф, произошедших в стране за последние годы и унесших сотни человеческих жизней¹, в очередной раз подтверждает, что технические неисправности транспортных средств выступают лишь одним из условий транспортных происшествий. Их главной причиной являются ошибки лиц, эксплуатирующих транспорт, среди которых растет количество тех, кого мало заботит безопасность жизни и здоровья пассажиров, сохранность грузов, исправность эксплуатируемых транспортных средств. Не случайно статистика транспортной аварийности свидетельствует о том, что наибольшее количество транспортных происшествий происходит из-за так называемого человеческого фактора². В условиях бурного развития транспортной инфраструктуры, новых видов транспортных средств, создания глобальной системы транспортной безопасности и, как следствие этого, вовлечения в данную сферу большего количества людей актуализируется вопрос о снижении уголовно-правовыми средствами обусловленных человеческим фактором рисков в сфере функционирования транспорта, в том числе вопрос о совершенствовании законодательной оценки транспортных преступлений.

В условиях постоянно меняющегося, не в полной мере кодифицированного и не всегда совершенного транспортного законодательства сложные по технике описания бланкетные диспозиции абсолютно всех статей главы 27 УК РФ не дают ясности в понимании основных признаков большинства составов транспортных преступлений. Особо проблематичным в этом плане является такой признак, как субъект транспортных преступлений, который в большинстве составов данной категории является специальным.

Субъект состава транспортного преступления как один из главных его субъективных признаков, напрямую очерчивающий сферу применения той или иной уголовно-правовой нормы и имеющий первостепенное значение для квалификации, обуславливает множество нерешенных уголовно-правовых вопросов, с которыми сталкиваются правоприменители (установление специального субъекта в конкретном составе транспортного преступления; квалификация транспортных преступлений владельцев индивидуальных водных и воздушных судов; основания уголовной ответственности за транспортное преступление, совершенное при обучении вождению, а также при незаконной передаче управления транспортным средством; перечень лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности; характеристика субъекта преступного недоброкачественного ремонта транспортного оборудования; квалификация транспортных преступлений

¹ Например, падение самолета Президента Польши под г. Смоленск, авария с теплоходом «Булгария» на Волге, падение самолетов: ТУ-134 под г. Петрозаводск, ЯК-42 под г. Ярославль, АТР-72 под г. Тюмень, ТУ-154 в Черном море, и др.

² Человеческий фактор в безопасности транспорта [Электронный ресурс]. URL: <http://prompolit.ru/107485> (дата обращения: 06 января 2018 г.).

должностных лиц; пробелы в основании уголовной ответственности отдельных субъектов транспортных преступлений и др.).

В результате нет единого понимания относительно объема противоправных посягательств, которые могут расцениваться как транспортные преступления, размывается предмет доказывания субъективных признаков составов транспортных преступлений, остаются неразрешенными многочисленные коллизии составов транспортных преступлений между собой, а также со смежными составами преступлений, связанных с нарушением специальных правил.

В настоящей монографии представлен анализ и обобщение правоприменительной практики по вопросам квалификации транспортных преступлений со специальным субъектом.

Книга представляет интерес не только для ученых-юристов, преподавателей, студентов и аспирантов юридических вузов. Положения и рекомендации, содержащиеся в ней, полезны для сотрудников правоохранительных органов, судей в их практической деятельности по применению уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления.

ГЛАВА I. СУБЪЕКТ И СИСТЕМА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

§ 1. Понятие и система транспортных преступлений

В свое время один из ныне непопулярных классиков писал: «...Кто берется за частные вопросы без предварительного решения общих, тот неминуемо будет на каждом шагу бессознательно для себя «натывать» на эти общие вопросы»¹. Данное замечание представляется весьма актуальным для темы настоящего исследования. Проблема теоретического осмысления субъекта транспортного преступления, решение вопросов уголовно-правовой оценки этого признака состава неизбежно предполагают уяснение самого понятия транспортного преступления, определение видов этих преступлений, их системы. Другими словами, первоочередным является вопрос: «О субъекте каких преступлений идет речь?».

«Понятие “транспортные преступления”, – пишет А.И. Коробеев, – не получило еще четкого определения в теории российского уголовного права. Большая часть авторов сосредоточила свое внимание на анализе отдельных разновидностей транспортных преступлений. Отсюда и терминология, которой они оперируют, сводится в основном к таким понятиям, как “преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта», «автотранспортные преступления”, “дорожно-транспортные преступления”, “водно-транспортные преступления”, “воздушно-транспортные преступления”, “преступные посягательства на безопасность мореплавания” и т.д.»².

Следует признать, что наиболее емким термином, точно обозначающим соответствующую группу преступлений, является термин «транспортные преступления»³. Учитывая современные правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в России, законодательную терминологию в этой сфере («дорожное движение», «дорожно-транспортное происшествие», «дорога» и др.)⁴, можно заключить, что термин «дорожно-транспортное преступление» пригоден для обозначения только отдельного вида транспортных преступлений, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств (ст. 264 УК РФ).

Понятие транспортного преступления в своей совокупности признаков соответствует родовому составу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. В науке уголовного права под родовым составом преступления понимается совокупность определяемых уго-

¹ Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 15. С. 368.

² Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 54.

³ Проценко С.В. Транспортные преступления: проблемы понятийного аппарата // Российская юстиция. 2009. № 11. С. 39.

⁴ О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10 дек. 1995 г. № 196-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

ловным законом общих юридических признаков, характеризующих однородную группу преступлений¹. В системе понятий родовой состав занимает промежуточное положение между составом конкретного преступления и общим составом преступления в уголовном праве².

А.И. Коробеев верно утверждает: «Исходным моментом для определения понятия транспортных преступлений должна служить мысль, что эти преступления посягают на общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств»³. Однако по мнению этого ученого нормы о транспортных преступлениях расположены в различных главах Особенной части УК РФ, а не только в главе 27 УК РФ. Уголовное законодательство, по словам А.И. Коробеева, не может служить четким ориентиром для определения объекта данной категории преступлений. При этом автор констатирует следующее противоречие: «Чтобы установить содержание отношений, нарушаемых транспортными преступлениями, необходимо знать перечень этих преступлений, а чтобы составить представление о таком перечне, надо уяснить содержание этих отношений»⁴. Выходом из этого противоречия А.И. Коробеев считает «предварительный отбор группы преступлений, посягающих, по мнению исследователя, на общественные отношения в сфере безопасного функционирования транспорта, выделение в этих преступлениях признаков и свойств, наиболее негативно воздействующих на интересы безопасного функционирования транспорта»⁵.

Разделяя первое утверждение А.И. Коробеева, полагаем, что избранный автором методологический прием выхода из обрисованного им противоречия не бесспорен. Действительно, составы преступлений, связанных с эксплуатацией транспортных средств, в УК РФ сосредоточены не только в главе 27, но и фигурируют в целом ряде норм, расположенных в других главах Особенной части. К числу таких норм относятся: ст. 166 УК РФ «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения», ст. 211 УК РФ «Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава», ст. 215.3 УК РФ «Приведение в негодность нефтепроводов, нефтепродуктопроводов и газопроводов», ст. 227 УК РФ «Пиратство», ст. 281 УК РФ «Диверсия», ст. 326 УК РФ «Подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства», ст. 350 УК РФ «Нарушение правил вождения или эксплуатации машин», ст. 351 УК РФ «Нарушение правил по-

¹ Курс советского уголовного права: в 5 т. Т. 1. Часть Общая. Л.: Изд-во ЛГУ, 1968. С. 255.

² Шарапов Р.Д. Преступное насилие. М., 2009. С. 37. А.А. Тер-Акопов именует данный состав преступления специальным, понимая под ним характеристику не конкретного преступления, а преступлений одного вида (см.: Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003. С. 148).

³ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 56.

⁴ Там же. С. 57.

⁵ Там же.

летов или подготовки к ним», ст. 352 УК РФ «Нарушение правил кораблевождения». Очевидно, не все перечисленные составы преступлений могут быть отнесены к категории транспортных преступлений, что, впрочем, признает и сам А.И. Коробеев, обоснованно исключая из группы таковых деяние, предусмотренное ст. 326 УК РФ¹.

По нашему мнению, исследовательским инструментом для определения понятия «транспортное преступление» является понятие «транспортное посягательство», которое включает в себя криминообразующие признаки транспортного преступления, непосредственно обуславливающие общественную опасность и социально-правовую природу рассматриваемого сегмента преступлений. Можно сказать, что транспортное посягательство является криминообразующим ядром транспортного преступления².

Наиважнейшим из указанных признаков, имеющим системообразующее свойство, является объект транспортного преступления³. Именно первоначальный анализ объекта транспортного посягательства позволяет выявить другие системообразующие признаки транспортного преступления и в конечном итоге систематизировать эти преступления.

В литературе по уголовному праву приводятся различные формулировки видового объекта транспортного преступления:

– «общественные отношения в сфере обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе эксплуатации транспорта»⁴;

– «состояние безопасности движения и эксплуатации транспорта как средства охраны жизни и здоровья граждан, сохранности материальных ценностей...»⁵;

– «состояние защищенности жизни, здоровья и имущественных интересов людей (в целом – жизнедеятельности) в сфере движения и эксплуатации транспорта»⁶;

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 63.

² См. подробнее: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. Тюмень, 2013. 217 с.; Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2013. 22 с.

³ Представляется, что речь должна идти о видовом объекте группы транспортных преступлений, а не о родовом их объекте, как считает А.И. Коробеев (Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 66, 69). Родовым объектом транспортных преступлений выступает общественная безопасность.

⁴ Курс советского уголовного права. Т. 5. Л.: Изд-во ЛГУ. 1981. С. 68. См. также: Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. М., 1990. С. 11.

⁵ Кузьмина А.С. Борьба с автотранспортными преступлениями. Омск, 1981. С. 17; Уголовное право России: учебник для вузов: в 2 т. Т. 2. Особенная часть / под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова. М., 2000. С. 550.

⁶ Уголовное право России. Особенная часть / под ред. Н.М. Кропачева, Б.В. Волженкина, А.И. Бойцова. СПб., 2010. С. 1092.

– «состояние защищенности личности, общества и государства от угроз в связи с эксплуатацией транспортных средств и использованием транспортом»¹;

– «общественные отношения, обеспечивающие право любых физических лиц на безопасность движения и эксплуатации как определенный способ организации работы морского, речного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта»²;

– «общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств»³;

– «безопасность движения и эксплуатации любого вида транспорта»⁴.

В приведенном спектре мнений четко видны два полюса, к которым тяготеет то или иное определение видового объекта транспортных преступлений.

Суть первой позиции заключается в том, что транспортные преступления посягают на безопасность жизни и здоровья человека, имущества в процессе движения и эксплуатации транспортных средств⁵.

Согласно другой позиции объектом транспортного преступления является безопасность функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств⁶.

Думается, что в обеих позициях присутствуют верные решения, а сами они не противоречат друг другу, а находятся в диалектическом единстве. Действительно, отношения по обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспорта носят подчиненный характер, поскольку приобретают социальную значимость благодаря необходимости обеспечения в транспортно-перевозочном процессе безопасности жизни, здоровья, имущества человека, окружающей среды, а также интересов государства. Вместе с тем обеспечение защищенности данных благ в сфере функционирования транспорта невозможно без обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств как таковых. Таким образом, обеспечение безопасности жизни, здоровья, имущества, окружающей среды, интересов государства является конечной целью построения и реализации всего комплекса отношений в сфере функционирования транспорта, а обеспечение безопасности функционирования транспортных средств (их

¹ Уголовное право России. Часть Особенная: учебник для вузов / отв. ред. Л.Л. Кругликов. М., 1999. С. 575.

² Уголовное право. Особенная часть: учебник / под ред. Н.И. Ветрова и Ю.И. Ляпунова. М., 1998. С. 514; Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учеб. пособие. Красноярск, 2004. С. 16.

³ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 69; Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учебник / под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай, А.И. Рарога, А.И. Чучаева. М., 2004. С. 482.

⁴ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 77.

⁵ Курс советского уголовного права. Л.: Изд-во ЛГУ, 1981. Т. 5. С. 68.

⁶ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 69.

движения и эксплуатации) является целью-средством достижения указанной конечной цели¹.

В таком диалектическом виде весь комплекс отношений, связанных с обеспечением защищенности жизни, здоровья, имущества, окружающей среды и иных благ личности, общества и государства в процессе функционирования транспорта, обеспечением безопасности его движения и эксплуатации, может быть обозначен емким термином «транспортная безопасность».

Для такого вывода имеются правовые основания. На сегодняшний день в Российской Федерации действует Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (в ред. от 3 августа 2018 г.)², который в качестве целей обеспечения транспортной безопасности закрепляет устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, а также защиту интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства³. Актом незаконного вмешательства, согласно ст. 1 названного закона, считается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий. Само же понятие транспортной безопасности определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Сравнивая приведенные определения, следует сделать вывод о том, что законодатель не сумел добиться их нормативной согласованности и ошибочно не упомянул в определении транспортной безопасности «состояние защищенности интересов личности, общества и государства», ограничив это понятие безопасностью функционирования объектов транспортной инфраструктуры⁴ и транспортных средств. Эту ошибку возможно устранить, если нормативное определение транспортной безопасности изложить в соответствии с вышеупомянутыми целями принятия Федерального закона «О транспортной безопасности», например, в следующем виде: «транспортная безопасность – состояние защищенности интересов лично-

¹ См. подробнее: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. С. 25.

² Далее – Федеральный закон «О транспортной безопасности».

³ Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 7. Ст. 837.

⁴ Объекты транспортной инфраструктуры – технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование (п. 5 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

сти, общества и государства в сфере функционирования транспортного комплекса¹, а также объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».

Между тем понятие транспортной безопасности в представленном содержании не может претендовать на роль видového объекта транспортных преступлений, как полагают некоторые авторы². Во-первых, иначе пришлось бы признать, что транспортным является любое преступное деяние (как акт незаконного вмешательства), совершенное в сфере функционирования транспортного комплекса, что с уголовно-правовой точки зрения привело бы к тому, что понятие транспортного преступления оказалось вовсе неопределенным³.

Во-вторых, логика уголовно-правовой охраны общественной безопасности в сфере функционирования транспорта предполагает первоочередную защиту уголовно-правовыми средствами безопасности движения и эксплуатации транспортных средств как способа и гарантии правовой защищенности жизни и здоровья человека, собственности и окружающей среды в сфере функционирования транспортного комплекса⁴. Именно поэтому в науке уголовного права достигнуто практически единодушное мнение о том, что жизнь и здоровье человека, собственность являются дополнительными объектами транспортных преступлений, а безопасность движения и эксплуатации транспорта является их основным объектом.

Вышеизложенное позволяет признать правоту позиции законодателя, а именно то, что видовым объектом транспортных преступлений является безопасность движения и эксплуатации транспорта как совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасное и бесперебойное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, недопущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе, а также снижение последствий возможных аварий.

Исследование объекта конкретного преступления и раскрытие механизма причинения ему вреда связывается с анализом структуры охраняе-

¹ Транспортный комплекс – объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства (п. 12 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

² Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2007. С. 7.

³ Пикуров Н.И. Комментарий к судебной практике квалификации преступлений на примере норм с бланкетными диспозициями. М., 2009. С. 229.

⁴ Представляется удачным определение понятия безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, закрепленное в Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», как состояния защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 2. Ст. 169).

мого общественного отношения. При этом уголовно-правовая наука опирается на положения теории права и других общественных наук, в которых утвердилась точка зрения, что всякое общественное отношение имеет типовую структуру (состав), состоящую из трех элементов:

1) объекта (предмета), т.е. то, по поводу чего возникает общественное отношение; 2) субъектов (участников) отношения, которыми являются двое и более лиц; 3) социальной связи (содержания) между субъектами, отражающей комплекс их взаимных прав, обязанностей и поведения. С этих позиций анализ структуры видового объекта транспортного преступления важен не только сам по себе, но и станет ключом к выяснению других криминообразующих признаков понятия транспортного преступления.

Предметом общественных отношений, обеспечивающих безопасность функционирования транспорта, является необходимость в постоянной защищенности транспортного комплекса, бесперебойное его функционирование. Социальный интерес в безопасности функционирования транспорта, как выяснилось, вторичен, ибо имеет в своей основе потребность в защищенности жизни и здоровья человека, собственности, окружающей среды, других интересов личности, общества и государства в процессе эксплуатации транспорта.

Субъектами соответствующих отношений является широкий круг лиц, вовлеченных в сферу движения и эксплуатации транспорта (перевозчики, пассажиры, лица, ответственные за управление и техническое обслуживание транспортных средств, и т.д.). Каждый из участников данных отношений выполняет определенную социально-нормативную роль, в соответствии с которой должен выстраивать свое поведение.

Социальная связь между субъектами отношений, обеспечивающих безопасность функционирования транспорта, состоит в их правах и обязанностях, а также поведении, облеченных в правовую форму. Ввиду особой социальной значимости сферы функционирования транспорта, характеризующейся известными рисками, содержание отношений, обеспечивающих ее безопасность, всегда носит нормативно-правовой характер. Права и обязанности субъектов данных отношений, порядок их взаимодействия урегулированы различными правилами поведения на транспорте, которые предусматриваются в законодательных, еще чаще в подзаконных нормативных правовых актах, образующих в своей совокупности транспортное законодательство. Следовательно, отношения, обеспечивающие безопасность функционирования транспорта, по форме и содержанию всегда являются правоотношениями.

Реализация прав и обязанностей субъектов отношений, выраженная в их реальном поведении, соответствующем установленным правовым нормам, создает состояние безопасности движения и эксплуатации транспорта, что в конечном итоге обеспечивает защищенность интересов личности, общества и государства в сфере функционирования транспорта.

Краткий анализ видового объекта транспортных преступлений позволяет обнаружить другие криминообразующие признаки, определяющие понятие транспортного преступления. Представляется, что таковыми признаками являются предмет, общественно опасное деяние и субъект транспортного посягательства.

«Предметом рассматриваемой категории преступлений, – отмечает А.И. Коробеев, – являются различные виды транспорта»¹. В уголовном законе понятие “транспорт” используется в значении транспортного средства. В буквальном смысле транспортным средством является любое техническое устройство, предназначенное для перемещения грузов или людей. «Все виды транспортных средств, – пишет В.П. Малков, – являются не только техническими устройствами, облегчающими жизнь и деятельность людей, но и наиболее распространенным источником повышенной опасности»². В соответствии со ст. 1079 ГК РФ транспортные средства являются источником повышенной опасности.

В зависимости от характера дорог и среды, для движения в которых предназначено транспортное средство, различают: безрельсовые транспортные средства (автомобиль, автопоезд, велосипед, мотоцикл, трактор, аэросани и т.п.), рельсовые транспортные средства (трамвай, поезд, моно-рельсовая дорога, поезд-экраноплан и т.п.), летательный аппарат (самолет, вертолет, дирижабль, экранолет и т.п.), космический летательный аппарат, всевозможные водные суда.

В Федеральном законе «О транспортной безопасности» под транспортными средствами понимаются воздушные суда, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в значениях, устанавливаемых транспортными кодексами и уставами³.

Итак, предмет транспортного посягательства позволяет раскрыть следующую особенность механизма этого посягательства, которая заключается в его «связи с транспортным средством, взаимодействуя с которым (или находясь в сфере действия которого) человек совершает транспортное преступление»⁴.

Дальнейшее исследование механизма транспортного посягательства позволяет определить характерную черту его объективной стороны, которая заключается в том, что общественно опасное деяние состоит в нарушении специальных правил, обеспечивающих безопасное функционирование

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 71.

² Уголовное право России. Часть Особенная: учебник для вузов / отв. ред. Л.Л. Кругликов. М., 1999. С. 574.

³ По мнению В.А. Егиазарова, все разновидности транспортных средств подразделяются на пять групп: автотранспорт, воздушный транспорт, железнодорожный транспорт, морской транспорт и речной транспорт (Егиазаров В.А. Транспортное право: учеб. пособие. М., 2002. С. 8).

⁴ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 72.

транспортных средств как источников повышенной опасности. Эту особенность отмечают многие авторы, исследующие проблемы уголовной ответственности за транспортные преступления¹. И не случайно. Методологические основы для данного вывода заложены в учении о специальном составе преступления, разработанном А.А. Тер-Акоповым².

Именно нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта является характерным способом причинения вреда объекту транспортного посягательства, что обуславливает бланкетный характер диспозиций статей, предусматривающих основания ответственности за транспортные преступления. Данное свойство отражает сущность общественной опасности транспортного преступления, определяет его правовую природу, выступает отличием транспортных преступлений от иных актов незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса. Нарушение указанных правил является криминообразующим признаком понятия транспортного преступления³.

Следовательно, субъектом транспортного посягательства может быть лицо, участвующее в процессе движения и эксплуатации транспортных средств и на которое возложены обязанности по соблюдению специальных правил поведения на транспорте. Например, по словам С.И. Гирько, обязательным признаком дорожно-транспортного преступления является причастность к нему субъектов дорожного движения (водители, пешеходы, пассажиры)⁴. Так же полагают Н.Г. Иванов и С.М. Корабельников, которые пишут: «Субъектом дорожно-транспортных преступлений может быть лицо, участвующее в дорожно-транспортном движении»⁵.

Итак, признаками транспортного посягательства являются: объект (безопасность движения и эксплуатации транспорта как совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасное и бесперебойное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, не-

¹ См.: Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. М., 1990. С. 13; Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990. С. 7; Замосковцев П.В., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел: учеб. пособие. Хабаровск, 1988. С. 11; Рогатых Л.Ф., Малинин В.Б. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): учеб. пособие. СПб., 2004. С. 5-6; Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учеб. пособие. Красноярск, 2004. С. 16; и др.

² Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003. С. 153.

³ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 77.

⁴ Гирько С.И. К вопросу о понятийном аппарате дорожно-транспортных преступлений // Проблемы предварительного следствия и дознания. М., 1993. С. 83.

⁵ Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. М., 1990. С. 15.

допущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе, а также снижение последствий возможных аварий); предмет (транспортное средство как источник повышенной опасности); способ посягательства (нарушение специальных правил безопасного функционирования транспорта); субъект (лицо, на которое возложены обязанности по соблюдению специальных правил поведения на транспорте).

Перечисленные признаки являются криминообразующими для понятия транспортного преступления, которое, таким образом, можно определить как предусмотренное уголовным законом общественно опасное деяние против безопасности движения и эксплуатации транспорта, совершенное путем нарушения специальных правил безопасного функционирования транспорта лицом, обязанным соблюдать данные правила.

Опираясь на данное понятие, можно определить перечень транспортных преступлений, к числу которых относятся:

1) преступления, предусмотренные главой 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», которые могут быть обозначены как транспортные преступления в узком смысле слова или общие транспортные преступления;

2) преступления, предусмотренные ст. 350 УК РФ «Нарушение правил вождения или эксплуатации машин», ст. 351 УК РФ «Нарушение правил полетов или подготовки к ним», ст. 352 УК РФ «Нарушение правил кораблевождения», которые можно обозначить как воинские транспортные преступления.

Приведенный перечень есть не механическая совокупность транспортных преступлений, а система данных преступлений. Перечисленные группы и составы преступлений находятся между собой в отношении конкуренции уголовно-правовых норм. Воинские транспортные преступления образуют специальные транспортные преступления, ибо их составы предусмотрены специальными уголовно-правовыми нормами. Что касается транспортных преступлений в узком смысле слова (гл. 27 УК РФ), то предусматривающие их уголовно-правовые нормы являются общими. Другими словами, уголовно-правовые нормы, предусматривающие ответственность за воинские транспортные преступления, являются специальными по отношению к ст.ст. 263-266, ст. 268 УК РФ, которые содержат общие нормы об ответственности за транспортные преступления.

В свою очередь, явление конкуренции наблюдается внутри соответствующих групп уголовно-правовых норм¹.

Не входят в систему транспортных преступлений деяния, предусмотренные ст. 166 УК РФ «Неправомерное завладение автомобилем или

¹ Например, состав ст. 268 УК РФ предусматривает общую норму об уголовной ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, тогда как ст.ст. 263, 264 и 266 УК РФ предусматривают специальные нормы об ответственности за данное посягательство (См.: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. С. 36).

иным транспортным средством без цели хищения», ст. 211 УК РФ «Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава», ст. 227 УК РФ «Пиратство»¹. Хотя данные преступления и совершаются в связи с использованием транспортных средств, однако их объективная сторона с необходимостью не предполагает нарушение специальных правил безопасности функционирования транспорта².

§ 2. Понятие и классификация субъекта транспортного преступления

Одним из имманентных признаков понятия транспортного преступления является его субъект. Как отмечалось выше, в основе понятия субъекта транспортного преступления лежит понятие субъекта транспортного посягательства. Последним является лицо, участвующее в процессе движения и эксплуатации транспортных средств и на которое возложены обязанности по соблюдению специальных правил поведения на транспорте. Следовательно, в общем смысле субъектом транспортного преступления является лицо, нарушившее обязательные для него правила безопасности функционирования транспорта.

Такого рода теоретическая предпосылка для определения субъекта транспортного преступления обусловлена спецификой объекта данного преступления (безопасность движения и эксплуатации транспорта)³.

«Субъект неосторожных преступлений в области использования техники, – пишет В.А. Нерсисян, – а таковыми следует признать большинство неосторожных составов, характеризуется особой, специфической ролью в системе общественных отношений, связанных с нормальным и безопасным функционированием техники. Его деятельность включает эксплуатацию, обслуживание и ремонт сложных технических систем – источни-

¹ Иного мнения придерживается А.И. Коробеев, называя данные посягательства классическими транспортными преступлениями (Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 60).

² Так, угон автомобиля, являясь преступлением против собственности, сам по себе не создает опасности для дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств, поскольку угнать автомобиль можно при строгом соблюдении ПДД и эксплуатации транспорта. Однако, если угонщик нарушает данные правила на угоняемом им автомобиле, что влечет причинение тяжкого вреда здоровью или смерть потерпевшего, то содеянное квалифицируется не только по ст. 166 УК РФ, но и требует дополнительной квалификации по совокупности со ст. 264 УК РФ.

³ Методологически важной здесь представляется научная позиция А.А. Тер-Акопова, который писал: «Специальные отношения представляют собой определенный порядок поведения, деятельности, урегулированный специальными правовыми нормами, обеспечивающий выполнение соответствующих функций» (Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003. С. 150).

ков опасности. В силу этого субъект большинства подобных преступных нарушений относится к категории специальных субъектов»¹.

Действительно, субъект транспортного посягательства для системы общественных отношений, обеспечивающих безопасное и бесперебойное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, недопущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе, а также снижение последствий возможных аварий, выступает не посторонним элементом, а необходимым звеном. Нарушение соответствующих правил кем-либо из участников отношений, обеспечивающих безопасность функционирования транспорта, если это приводит к наступлению тяжких общественно опасных последствий, характеризует такого участника как субъекта транспортного посягательства. Последний может быть назван субъектом транспортного преступления при наличии прочих юридически значимых признаков.

В литературе по уголовному праву типичные юридически значимые признаки субъекта транспортного преступления обычно рассматриваются в качестве одного из элементов общей характеристики составов транспортных преступлений².

Имеющиеся в литературе общие правовые характеристики субъекта транспортного преступления свидетельствуют о том, что признаки субъектов различных видов транспортных преступлений не являются тождественными, за исключением того, что во всех случаях субъектом любого транспортного преступления может быть вменяемое физическое лицо. Прежде всего, наблюдается различие в возрастном пороге уголовной ответственности, а также в наличии специальных (дополнительных) признаков, характеризующих субъектов отдельных видов транспортных преступлений.

Вышеизложенное позволяет сформулировать следующее определение: субъект транспортного преступления – это физическое вменяемое лицо, достигшее установленного уголовным законом возраста, обладающее иными признаками, предусмотренными в статьях Особенной части УК РФ, виновное в нарушении правил безопасности функционирования транспорта³.

¹ Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. СПб., 2002. С. 140-141. Д.В. Токманцев применительно к субъекту преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ справедливо отмечает, что «субъект преступления должен иметь правовую включенность в структуру общественных отношений, складывающихся в сфере общественной безопасности по поводу движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта» (Токманцев Д.В. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Красноярск, 2008. С. 9).

² См., например: Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 81.

³ См.: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. С. 8.

Комплексная уголовно-правовая характеристика субъекта транспортного преступления важна как с научно-теоретической, так и с практической точки зрения. Анализ юридически значимых признаков субъектов транспортных преступлений позволяет более четко очертить субъективные границы основания уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, выявить виды и группы участников отношений в сфере транспортной безопасности, деятельность которых связана с повышенным риском совершения ими транспортных преступлений.

Диспозиции соответствующих уголовно-правовых норм в части субъекта транспортных преступлений, как правило, являются бланкетными, что предполагает обращение к соответствующим нормативным правовым актам в сфере транспортного законодательства.

По мнению В.А. Никонова, процесс квалификации преступлений целесообразно начинать с признаков субъекта и объективной стороны. Данные признаки, содержащие первоначальные сведения о совершенном деянии и деятеле, воспринимаются правоприменителем непосредственно, а уже по ним устанавливаются объект и субъективная сторона¹. При неустановлении признаков субъекта того или иного вида транспортного преступления дальнейший процесс квалификации такого преступления становится беспредметным: содеянное образует состав преступления, не относящегося к категории транспортного, либо вовсе не является преступным. Квалификационное значение субъекта транспортного преступления удваивается с учетом того, что практически все разновидности транспортных преступлений отличаются друг от друга по признакам субъекта преступления.

В теории уголовного права вопрос о классификации субъектов транспортных преступлений специально не ставился, а лишь косвенно рассматривался в связи классификацией самих транспортных преступлений².

По мнению А.В. Хабарова, с точки зрения субъекта все преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта можно разделить на три группы: совершаемые работниками транспорта (ст.ст. 263, 266 УК РФ); совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами (ст.ст. 264, 270, 271 УК РФ); совершаемые иными лицами (ст.ст. 267-269 УК РФ)³.

По нашему мнению, в качестве основного критерия классификации субъектов транспортных преступлений следует рассматривать наличие или отсутствие в соответствующих статьях Особенной части УК РФ специаль-

¹ См.: Никонов В.А. Научные основы квалификации преступлений (спецкурс): учеб. пособие. Тюмень, 1996. С. 20.

² Уголовное право России. Часть Особенная: учебник для вузов / отв. ред. Л.Л. Кругликов. М., 1999. С. 576.

³ Хабаров А.В. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учеб. пособие и курс лекций для студентов дистанционной формы обучения. Тюмень, 2005. Ч. 2. С. 5.

ных (дополнительных) признаков указанных субъектов. По этому основанию субъекты транспортных преступлений могут быть классифицированы:

1) на общих субъектов, которыми являются любые вменяемые физические лица, достигшие уставленного уголовным законом возраста, с которого может наступать ответственность за транспортное преступление (например, общий субъект преступления по ст.ст. 267, 267.1, 271.1 УК РФ);

2) специальных субъектов, которыми являются определенные категории лиц, обладающие наряду с признаками общего субъекта дополнительными признаками, указанными в диспозициях статей об ответственности за транспортные преступления (например, лицо, которое в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязано соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, как субъект преступления по ст. 263 УК РФ).

Анализ диспозиций статей УК РФ, закрепляющих составы транспортных преступлений, позволяет сделать вывод о том, что большинство таких преступлений может быть совершено специальным субъектом. В связи с этим дальнейшая классификация субъектов транспортных преступлений подразумевает деление на виды специальных субъектов данных преступлений. Здесь возможны различные основания классификации.

В зависимости от вышеупомянутой классификации групп транспортных преступлений, образующих их систему, специальные субъекты транспортных преступлений могут быть классифицированы следующим образом:

1) специальные субъекты общих транспортных преступлений (предусмотрены в главе 27 УК РФ);

2) специальные субъекты воинских транспортных преступлений (предусмотрены ст.ст. 350-352 УК РФ).

В зависимости от выполняемой роли в системе отношений, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспорта, специальных субъектов транспортных преступлений можно подразделить на следующие виды:

1) лица, управляющие движением транспортных средств (например, субъекты преступлений, предусмотренных ст.ст. 263, 264, 264.1, 270, 271, 350-352 УК РФ);

2) лица, ответственные за эксплуатацию и ремонт транспорта (например, субъекты преступлений, предусмотренных ст.ст. 263, 266, 350-352 УК РФ);

3) лица, являющиеся иными участниками движения транспортных средств (например, субъект преступления, предусмотренного ст.ст. 267.1, 268 УК РФ);

4) лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности (например, субъект преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ)¹.

Между тем в практике квалификации транспортных преступлений особую сложность представляют именно вопросы уголовно-правовой оценки специальных субъектов данных преступлений, чему и будет посвящен дальнейший анализ.

¹ См.: Павлов В.Г. Квалификация преступлений со специальным субъектом. СПб., 2011. С. 201.

ГЛАВА 2. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУБЪЕКТОВ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

§ 1. Лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ)

В соответствии со ст. 263 УК РФ преступлением признается нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, а равно отказ лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, смерть человека либо смерть двух или более лиц. Во всех случаях специальным субъектом данного преступления является лицо, которое в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязано соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена.

Неопределенно широко очерчивает круг субъектов преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, Н.И. Пикуров, который в зависимости от типа и статуса транспортного средства выделяет два вида субъектов данного преступления: работники транспортных учреждений, предприятий и организаций; все остальные лица, обязанные соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации принадлежащих им транспортных средств¹.

Анализ законодательной конструкции, указывающей на субъекта преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, позволяет сделать вывод, что виновным по ней может быть признано лицо, обладающее двумя необходимыми и взаимосвязанными друг с другом признаками: во-первых, на субъекта должна быть возложена обязанность соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, названного в статье; во-вторых, указанная обязанность возлагается на субъекта в силу того, что он либо выполняет работу на железнодорожном, воздушном, морском и внутреннем водном транспорте или метрополитене, либо занимает должность, непосредственно связанную с движением или эксплуатацией данных видов транспорта².

¹ Пикуров Н.И. Комментарий к судебной практике квалификации преступлений на примере норм с бланкетными диспозициями. С. 234.

² «Для подобных случаев, – пишет Н.И. Пикуров, – существует сложный алгоритм установления признаков специального субъекта. Необходимо выяснить, во-первых, какие конкретно функциональные обязанности должно было выполнять лицо при наличии данных конкретных обстоятельств; во-вторых, какими нормативными актами ре-

Правила безопасности движения и эксплуатации видов транспорта, о которых говорится в ст. 263 УК РФ, весьма разнообразны. Они составляют предмет ведения как федерального законодателя, так и транспортных ведомств, контролирующих организаций¹.

В сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта действует Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года², а также многочисленные федеральные авиационные правила летной и технической эксплуатации воздушных судов и оборудования³.

В сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного и морского транспорта действуют: Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г.⁴; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г.⁵; Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁶, а также многочисленные федеральные правила эксплуатации судов и оборудования⁷.

гламентируются такие обязанности; в-третьих, выполнена ли установленная процедура допуска лица к выполнению данного вида работ, приступило ли лицо фактически и юридически к выполнению работ, оформлено ли это надлежащим образом» (Пикуров Н.И. Комментарий к судебной практике квалификации преступлений на примере норм с бланкетными диспозициями. С. 236).

¹ Так, основными нормативными правовыми актами, регламентирующими безопасность функционирования железнодорожного транспорта и метрополитена, являются: Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»; Федеральный закон от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта»; Приказ Минтранса России от 21 дек. 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»; Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 26 «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования»; Технический регламент о безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта: утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 г. № 533; и др.

² Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.

³ Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации», Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: утв. Приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82, Приказ Росавиации от 12 мая 2011 г. № 256 «Об установлении особого режима использования воздушного пространства»; и др.

⁴ Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 11. Ст. 1001.

⁵ Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207.

⁶ Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46. Ст. 5557.

⁷ Приказ Минтранса России от 20 авг. 2009 г. № 140 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним»; Постановление Правительства РФ от 23 авг. 2000 г. № 395 «Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта»; Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации: утв. приказом Минтранса России от 14 окт.

Наряду с перечисленными актами национального законодательства в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта в России действуют международные нормативные правовые акты: Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море от 20 октября 1972 г., Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем от 29 апреля 1961 г., Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г., Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств от 24 мая 1996 г., и др.¹

Лица, в обязанности которых входит соблюдение правил безопасности движения и эксплуатации соответствующих видов транспорта, нередко определены в самих нормативных правовых актах, закрепляющих те или иные правила безопасности².

При квалификации следует также иметь в виду перечень работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств, который утвержден Правительством РФ³. Например, на железнодорожном транспорте и метрополитене лицами, на которых лежит обязанность по соблюдению правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, являются: водитель дрезины, машинисты и их помощники, машинист эскалатора метрополитена, оператор поста централизации, работающий при дежурном станционном поста, главный диспетчер, дежурный станционного поста централизации, диспетчер эскалаторной службы, дежурный по станции метрополитена, дежурный стрелочного поста и др.; в гражданской авиации: бортмеханик, бортрадист, бортовой инженер, штурманы, диспетчеры, командир воздушного судна, летчик-испытатель, пилот и др.; на морском и речном транспорте: моторист, машинист, подшкипер,

2002 г. № 129; Правила пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации: утв. приказом МЧС России от 29 июня 2005 г. № 502; Правила технической эксплуатации речного транспорта: утв. приказом Минречфлота РСФСР от 3 янв. 1973 г. № 2; Руководство по технической эксплуатации судов внутреннего водного транспорта. РД 212.0182-02: утв. Минтранс России 20 дек. 2001 г.; и др.

¹ Князькина А.К., Чучаев А.И. Конвенциональные преступления в Уголовном кодексе РФ и международных актах. М., 2007. С. 399-463.

² Например, в ст. 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в качестве субъектов, обязанных обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, названы владельцы транспортных инфраструктур, перевозчики, работники железнодорожного транспорта и другие участники перевозочного процесса. В соответствии со ст. 34 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации общие обязанности по обеспечению безопасности судоходства возложены на судовладельца.

³ Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств: постановление Правительства РФ от 19 янв. 2008 г. № 16 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 4. Ст. 268.

рулевой (кормщик), шкипер, диспетчер по флоту, капитан, помощник капитана, лоцман и др.

При установлении факта возложения на лицо обязанности по соблюдению правил безопасности движения и эксплуатации транспорта необходимо иметь в виду должностные инструкции работников транспорта, а также соответствующие разделы Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих и Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих, которые включают квалификационные характеристики основных видов работ по профессиям рабочих, должностей руководителей, специалистов и служащих, а также требования, предъявляемые к профессиональным знаниям и навыкам рабочих, должностные обязанности и требования, предъявляемые к уровню знаний и квалификации руководителей, специалистов и служащих¹. Данные характеристики, помимо прочего, предусматривают требования по знанию правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, которым управляет или который обслуживает работник².

Например, в одном из приговоров суд следующим образом обосновал наличие признаков специального субъекта преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ: «Клевакин А.В., который принят в ГУ «Окружная государственная телевизионная и радиовещательная компания «Ямал-Регион» на должность капитана-механика по трудовому договору от 1 января 2009 года № 160, является надлежащим субъектом уголовной ответственности по ч. 3 ст. 263 УК РФ, поскольку в силу п. 2.1 его должностной инструкции и п. 41 Устава службы на судах Министерства речного флота РСФСР, утвержденного приказом Министерства речного флота РСФСР от 30 марта 1982 года № 30 на него возлагается обязанность по управлению судном, в том числе по судовождению»³.

Юридическим фактом, влекущим возложение на лицо обязанности соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или внутреннего водного транспорта или метрополитена, является замещение данным лицом конкретной должности либо выполнение работы, связанной с движением и эксплуатацией того или иного вида транспорта. Законодатель дифференцировал правовые ос-

¹ О порядке утверждения единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих: постановление Правительства РФ от 31 окт. 2002 г. № 787 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 44. Ст. 4399.

² См., например: Об утверждении раздела «Железнодорожный транспорт и метрополитен» Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, выпуск 56: постановление Госкомтруда СССР, Секретариата ВЦСПС от 6 дек 1983 г. № 283/24-82: ред. от 11 нояб. 2008 г. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

³ Постановление областного суда Ямало-Ненецкого автономного округа по уголовному делу Клевакина А.В., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК РФ. Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 6 мая 2018 г.).

нования указанной обязанности специального субъекта преступления не случайно.

Замещение лицом должности, связанной с движением и эксплуатацией транспорта, означает нахождение этого лица в трудовых отношениях, то есть отношениях, основанных на соглашении между работником и работодателем о личном выполнении работником за плату трудовой функции (работы по должности в соответствии со штатным расписанием, профессии, специальности с указанием квалификации; конкретного вида поручаемой работнику работы), подчинении работника правилам внутреннего трудового распорядка при обеспечении работодателем условий труда, предусмотренных трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, трудовым договором (ст. 15 ТК РФ от 30 декабря 2001 г.).

Так, органами предварительного расследования Козлов обвинялся в том, что совершил нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, являясь лицом, в силу выполняемой работы и занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Судом было установлено, что 13 сентября 2009 г. примерно с 4 часов 8 минут локомотивная бригада локомотивного депо Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Московской железной дороги в составе машиниста и помощника машиниста Козлова, управляла электропоездом, следовавшим через железнодорожную станцию. Примерно в 4 часа 15 минут электропоезд прибыл на путь платформы станции. В указанное время Козлов, назначенный на указанную должность приказом начальника локомотивного депо от 2 марта 2009 г. и осуществляющий свою деятельность на основании трудового договора от 3 марта 2009 г., в силу которого он обязан добросовестно исполнять свои трудовые обязанности, возложенные на него трудовым договором и должностной инструкцией (инструкционной карточкой), открыл автоматические двери электропоезда для производства посадки-высадки пассажиров. В это время пассажир стал осуществлять посадку в электропоезд через открытые автоматические двери первого тамбура четвертого вагона со стороны хвоста подвижного железнодорожного состава. Примерно через одну минуту после остановки электропоезда в нарушение п. 1.4 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, п. 4.14 Местной инструкции о порядке обслуживания электропоездов бригадой в два лица, пп. 5.4, 5.16 Инструкции о порядке обслуживания электропоездов Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров локомотивной бригадой в два лица, п. 33 а должностной инструкции локомотивной бригады № ЦТ-40 помощник машиниста Козлов, визуально не проконтролировал закрытие автоматических дверей, не убедился в том, что никто не зажат и отсутствуют препятствия для отправления поезда и дал сигнал

машинисту на закрытие автоматических дверей и отправление электропоезда.

В результате автоматическими дверьми первого тамбура четвертого вагона указанного электропоезда была зажата правая нога пассажира. После закрытия автоматических дверей и загорания сигнальной лампы «двери» на пульте управления машинист, получив команду помощника машиниста Козлова, на отправление, привел состав в движение и протащил зажатого автоматическими дверьми пассажира по платформе около 3-4 метров. Затем пассажиру удалось освободить ногу, после чего он упал в проем между платформой и вагоном, где был зажат и сдавлен корпусом движущегося электропоезда и боковой поверхностью платформы со стороны пути, в результате чего получил травмы, оцененные судебно-медицинской экспертизой как тяжкий вред здоровью. Электропоезд под управлением указанной локомотивной бригады, не останавливаясь, проследовал по маршруту далее.

Обосновывая признание помощника машиниста Козлова субъектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, суд установил, что Козлов В.Е. согласно п. 1.4 Правил технической эксплуатации как работник железнодорожного транспорта должен обеспечить безопасность пассажиров, создавать им необходимые удобства и одновременно требовать от них выполнения действующих на железнодорожном транспорте правил. Согласно п. 33 а должностной инструкции локомотивной бригады № ЦТ-40 работники локомотивных бригад обязаны: знать и выполнять правила технической эксплуатации железных дорог, инструкции по сигнализации, движению поездов и маневровой работе на железных дорогах, другие нормативные акты Министерства транспорта Российской Федерации по вопросам, относящимся к обязанностям работников локомотивных бригад, а также требования правил и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии при эксплуатации, ремонте локомотивов и подвижного состава, пожарной безопасности¹.

Справедливым представляется утверждение Н.И. Пикурова о том, что субъектом преступления по ст. 263 УК РФ «являются не только штатные работники транспортной организации или предприятия, но и лица, проходившие стажировку, если они исполняют обязанности, связанные с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта»².

¹ Постановление Басманного районного суда г. Москвы по уголовному делу Козлова В.Е., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ. См. также: Приговор Зеленоградского районного суда г. Москвы по уголовному делу Рушева А.С., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК РФ; Кассационное определение Красноярского краевого суда по уголовному делу № 22-279 в отношении Рогозина Н.Д. // Интернет-портал ГАС «Правосудие». <https://sudrf.ru> (дата обращения: 21 марта, 15 мая 2018 г.).

² Пикуров Н.И. Комментарий к судебной практике квалификации преступлений на примере норм с бланкетными диспозициями. С. 236.

Итак, лицом, обязанным соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта в силу занимаемой должности, является работник транспорта, который замещает соответствующую должность по трудовому договору с работодателем. При этом в качестве работодателя могут выступать не только организации транспорта (авиакомпании, ОАО «Российские железные дороги» и т.п.), но также иные организации, эксплуатирующие соответствующие виды транспорта (например, промышленные предприятия), а также физические лица, зарегистрированные в установленном порядке в качестве индивидуальных предпринимателей и осуществляющие предпринимательскую деятельность по транспортному обслуживанию без образования юридического лица (например, экскурсионные бюро, организующие туристические туры на водном транспорте). В свое время суды были склонны ограничительно толковать понятие «работник транспорта» как субъекта нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта¹.

Представляется, что именно работник транспорта может быть субъектом преступного отказа от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, если такой отказ запрещен законом. Данный уголовно-правовой запрет, включенный в ст. 263 УК РФ в июле 2010 г.², корреспондирует положению ст. 413 ТК РФ, признающей недопустимой забастовку в организациях (филиалах, представительствах или иных обособленных структурных подразделениях), непосредственно связанных с обеспечением жизнедеятельности населения, в том числе на авиационном, железнодорожном и водном транспорте, в том случае, если проведение забастовок создает угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей.

Замещение работником должности, непосредственно связанной с движением транспортных средств, предполагает предъявление к нему особых требований в части профессиональной подготовки и состояния здоровья³. В связи с этим возник вопрос о признании субъектом транспортного

¹ См., например: Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1965. № 10. С. 7-8.

² О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности: федер. закон от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2010. № 31. Ст. 4164.

³ В соответствии со ст. 328 ТК РФ работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти в установленном порядке профессиональный отбор и профессиональную подготовку, предварительный медицинский осмотр, а в процессе работы проходить периодические медицинские осмотры. Например, по данным Технической комиссии Межгосударственного авиационного комитета, расследовавшей обстоятельства крушения самолета Як-42 в Ярославской области в сентябре 2011 г., в крови второго пилота был обнаружен фенобарбитал, оказывающий негативное действие на нервную систему. Согласно представленной медицинской документации на второго пилота со ссылкой на наблюдавшего его невролога, с 2000 года у второго пилота отмечается снижение рефлексов на ногах, а с 2005 г. – и на руках, что косвенно свидетельствует о поражении периферических нервов, то есть развитии у него полинейропатического синдрома. URL: <http://www.rg.ru/2011/11/02/pilot-anons.html> (дата обращения: 3 марта 2018 г.).

преступления лица, которое не обладает необходимыми профессиональными качествами по занимаемой должности или не соответствует ей по состоянию здоровья, либо нарушило установленный порядок замещения соответствующей должности при принятии на нее, в том числе самовольно присвоило полномочия по должности¹. В теории уголовного права постановка данного вопроса обусловила разработку такого понятия, как «специальная (профессиональная) вменяемость»².

Пленум Верховного Суда РФ применительно к субъектам должностных преступлений разъяснил следующее: «Если лицо, назначенное на должность с нарушением требований или ограничений, установленных законом или иными нормативными правовыми актами, к кандидату на эту должность (например, при отсутствии диплома о высшем профессиональном образовании, необходимого стажа работы, при наличии судимости и т.п.), из корыстной или иной личной заинтересованности использовало служебные полномочия вопреки интересам службы либо совершило действия, явно выходящие за пределы его полномочий, повлекшие существенное нарушение прав и законных интересов граждан или организаций либо охраняемых законом интересов общества или государства, то такие действия следует квалифицировать соответственно как злоупотребление должностными полномочиями либо как превышение должностных полномочий». Такого же подхода следует придерживаться в решении аналогичного вопроса применительно к субъекту преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена³. По этому же пути идет и судебная практика.

Следует согласиться с А.И. Коробеевым, который обоснованно считает, что лицо, которое в нарушение вышеуказанных требований было допущено к работе без проверки состояния его здоровья или получения необходимой профессиональной подготовки, должно признаваться субъектом преступления, выразившегося в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, поскольку специальные, повышенные требования к некоторым категориям работников транспорта не предусмотрены в качестве признаков субъекта преступления по ст. 263 УК РФ, а «отнесение состояния здоровья и профессиональной подготовки к призна-

¹ Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений (ст.ст. 85, 86 УК РСФСР). М., 1965. С. 187-193; Жулев В.И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 41; Захаров С.Н. Водно-транспортные преступления: расследование и предупреждение. М., 1977. С. 34-35.

² Гринберг М.С. Технические преступления. Новосибирск, 1992. С. 36; Корчагин А.Г. О субъекте неосторожных преступлений, связанных с использованием техники // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. Владивосток, 1981. С. 59-61.

³ Приговор Томпонского районного суда Республики Саха (Якутия) по уголовному делу Быковой Н.П., обвиняемой в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК РФ // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 15 февр. 2018 г.).

кам субъекта транспортных преступлений привело бы к искусственному ограничению их круга»¹.

В ситуациях, когда лица, не достигшие требуемого возраста или осведомленные о дефектах своего здоровья, обманным путем поступают на работу на транспорте, имеет место так называемое «преступное невежество»². «Начальный момент вины при преступном невежестве, – пишет А.И. Коробеев, – переносится на начало действий субъекта, требующих тех познаний, навыков или состояния здоровья, которые у него отсутствуют. Такой субъект уже в момент поступления на работу на тот или иной вид транспорта создал условия для всех своих последующих общественно опасных действий, обусловленных недостатком здоровья, профессиональной подготовки и неспособностью к той деятельности, которую он решился выполнять. Это и является основанием его уголовно-правовой вины»³.

В науке отечественного уголовного права концепция «специальной вменяемости» (и, соответственно, «специальной невменяемости») получила обоснованную критику⁴. Не воспринял эту концепцию и российский законодатель, отвергший «предложения о закреплении в новом УК квазивидов вменяемости («специальной», «профессиональной», «специально-профессиональной» и т.п.) как несовместимых с принципами вины и субъективного вменения»⁵.

Между тем профессиональная малоопытность субъекта транспортного преступления может учитываться судом в зависимости от конкретных обстоятельств дела в качестве обстоятельства, смягчающего наказание⁶.

С точки зрения В.И. Жулева, по ст. 263 УК РФ возможна квалификация действий должностного лица, виновного в незаконном назначении на должность работника транспорта человека, допустившего преступное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта⁷. По нашему мнению, подобное деяние должностного лица должно квалифицироваться в зависимости от формы вины либо как злоупотребление

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 107-108. См. также: Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учеб. пособие. Красноярск, 2004. С. 31.

² Дагель П.С. Проблемы вины в советском уголовном праве // Ученые записки ДВГУ. 1968. Вып. 21. Ч. 1. С. 154.

³ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 379.

⁴ Антонян Ю.М., Кудрявцев В.Н., Эминов В.Е. Личность преступника. СПб., 2004. С. 284; Коробеев А.И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР. С. 57-61; Его же. Транспортные преступления. С. 372-381; Квашиш В.Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. Владивосток, 1986.; Ситковская О.Д. Психология уголовной ответственности. М., 1998. С. 185; Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. СПб., 2002. С. 143-145.

⁵ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 381.

⁶ Коробеев А.И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР. С. 54-55.

⁷ Жулев В.И. Транспортные преступления. С. 41.

должностными полномочиями по ст. 285 УК РФ, либо как халатность по ст. 293 УК РФ. В таком случае данные нормы являются специальными¹.

Выполнение лицом работы означает выполнение каких-либо работ, связанных с движением и эксплуатацией транспорта, по гражданско-правовому договору без замещения соответствующей должности в транспортной организации или у индивидуального предпринимателя по трудовому договору, а равно использование транспорта для занятия какой-либо профессиональной деятельностью (например, в спортивных состязаниях). Речь идет об оказании услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа лицами, являющимися частными собственниками воздушных или водных судов, железнодорожного подвижного состава, иными субъектами, обеспечивающими безопасную эксплуатацию данных видов транспорта, на основании заключенных ими договоров перевозки, транспортной экспедиции, фрахтования, подряда и др.

Следует признать ошибочной позицию тех авторов, которые по-прежнему считают субъектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, исключительно работников транспорта (судоводителей, лоцманов, механиков, машинистов поездов, пилотов и штурманов воздушных судов, бортмехаников, диспетчеров, путевых обходчиков, стрелочников и т.п.)².

Критикуемая точка зрения, ограничивающая круг субъектов преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, работниками транспорта, обуславливает другой ошибочный вывод относительно возрастного порога уголовной ответственности по данной уголовно-правовой норме³. Так же

¹ Представляется интересным обратиться к положительному зарубежному опыту. Так, в ст. 302 УК Республики Казахстан предусмотрены уголовную ответственность за нарушение действующих на транспорте правил, сформулировав, по существу, состав служебного транспортного преступления: «Нарушение действующих на транспорте правил охраны порядка и безопасности движения лицами, выполняющими управленческие функции в дорожных, строительных и других организациях и ответственными за эксплуатацию дорог и дорожных сооружений, их оборудования, а также за организацию дорожного движения, если оно повлекло: а) причинение крупного ущерба; б) причинение телесного повреждения средней тяжести» (См.: Уголовный кодекс Республики Казахстан: учеб.-практ. пособие. Алматы, 2002. С. 121).

² См.: Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учеб. пособие. Красноярск, 2004. С. 28; Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 116; Хабаров А.В. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. С. 9; Павлов В.Г. Квалификация преступлений со специальным субъектом. С. 204-206.

³ В частности, А.В. Агафонов пишет следующее: «На работу, связанную с движением или эксплуатацией названных видов транспорта, в связи с требованиями, предусмотренными КЗоТ РФ, принимаются лица, достигшие 18-летнего возраста. Следовательно, с указанного возраста наступает и уголовная ответственность по рассматриваемой нами статье. Социально опасные деяния несовершеннолетних не могут образовывать состав преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ» (Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. С. 29. См. также: Уголовное право России: учебник для вузов: в 2 т. Т. 2. Особенная часть / под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова. М., 2000. С. 559).

считает В.Г. Павлов, который полагает «целесообразным в законодательном порядке установить возраст привлечения к уголовной ответственности по ст. 263 УК РФ на уровне 18 лет»¹.

Эта позиция справедлива в отношении работников транспорта как субъектов преступления по ст. 263 УК РФ. Что касается лица, в силу выполняемой работы обязанного соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, то оно может быть ответственным по ст. 263 УК РФ по достижении 16 лет (например, учащиеся профтехучилищ, проходящие стажировку на железнодорожном или водном транспорте, лица, выполняющие работу на маломерных судах).

Позиция ученых-юристов была бы справедливой при условии, если бы законодатель в качестве субъекта преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, указал лицо, управляющее железнодорожным, воздушным, морским или внутренним водным транспортом либо метрополитеном, а равно эксплуатирующее данные виды транспорта. На сегодняшний день позиция законодателя такова, что лицо, управляющее (эксплуатирующее) железнодорожным, воздушным, морским или внутренним водным транспортом либо метрополитеном и нарушившее правила безопасности движения и эксплуатации этих видов транспорта, может нести ответственность по ст. 263 УК РФ, если оно являлось работником транспорта либо выполняло определенную работу, связанную с функционированием транспортных средств. Поскольку не любое управление транспортным средством может рассматриваться с юридической точки зрения как выполнение работы, постольку не всякое лицо, управляющее транспортным средством и нарушившее правила безопасности его движения или эксплуатации, может считаться субъектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (например, самовольное управление транспортным средством посторонним человеком или угонщиком).

Учитывая изложенное, можно дать ответ на вопрос об ответственности субъектов преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации морских и речных транспортных средств, а также летательных аппаратов, находящихся в личной собственности граждан. В последнее время стали нередкими транспортные происшествия с участием владельцев указанных видов транспорта².

¹ Павлов В.Г. Квалификация преступлений со специальным субъектом. С. 206.

² Например, чрезвычайное происшествие произошло в небе над Батайском Ростовской области на высоте 600 метров: пассажирский «Боинг-752», следовавший из Шарм-эль-Шейха в Ростов-на-Дону, шел на посадку, когда под ним на расстоянии пятидесяти метров пролетел дельтаплан. Экипаж лайнера был вынужден подкорректировать траекторию полета. Возможной катастрофы удалось избежать благодаря профессионализму пилотов. Задержанный сотрудниками ОВД нарушитель – житель Азова, увлекающийся дельтапланизмом, не имеет вообще никаких документов, разрешающих полеты. Более того, он даже не знал элементарных правил полета, а также о том, что существуют строгие ограничения полетов в районе аэропортов и других режимных объектов (См.: Ионова Л. Чудом увернулись // Рос. газ. 2011. 31 окт.).

В сентябре 2011 г. в акватории рыбного порта Владивостока столкнулись частный катер и грузовое судно. Один человек погиб. В официальном сообщении Следственного комитета Российской Федерации выдвигалась версия о том, что причиной аварии могло стать нарушение правил судоходства, которое допустил капитан маломерного судна¹.

По нашему мнению, к вопросу о квалификации указанных нарушений следует подходить дифференцированно, исходя из того, управляло ли лицо принадлежащим ему водным транспортом или летательным аппаратом в силу выполняемой им работы по гражданско-правовому договору или в связи с какой-либо профессиональной деятельностью, либо эксплуатировало этот транспорт в иных личных (бытовых) целях (для развлечения, отдыха, рыбной ловли и т.п.). В последнем случае допущенные субъектом нарушения правил безопасности движения и эксплуатации водного или воздушного транспорта, повлекшие общественно опасные последствия, должны квалифицироваться как нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, по ст. 268 УК РФ. Напротив, если находящееся в частной собственности граждан водное или воздушное транспортное средство, при эксплуатации которого совершены преступные нарушения правил безопасности, использовалось при осуществлении предпринимательской деятельности для перевозок пассажиров или грузов по договорам или организации развлекательных услуг (например, водных аттракционов), а равно при занятиях водным или авиамоторным спортом, то субъект, нарушивший указанные правила, должен нести ответственность по ст. 263 УК РФ, как лицо, в силу выполняемой работы обязанное соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта. Такой же позиции придерживаются суды².

В силу прямого указания закона не подпадают под признаки анализируемого преступления нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ)³.

Несмотря на приведенное толкование субъекта преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, позиция законодателя по этому вопросу представляется несовершенной.

¹ В сентябре 2011 года в акватории рыбного порта Владивостока столкнулись частный катер и грузовое судно. URL: <http://www.rg.ru> (дата обращения: 12 мая 2018 г.). По мнению А.И. Коробеева, названные нарушения охватываются уголовно-правовой нормой, предусмотренной ст. 263 УК РФ, поскольку, в частности, маломерные моторные суда отвечают всем признакам водно-транспортного средства, которые имеются в виду в диспозиции данной статьи (Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 110).

² Кассационное определение Ростовского областного суда по уголовному делу № 22-4186 // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 13 мая 2018 г.).

³ См.: Шатилович С.Н. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 14) // Уголовное право России. Особенная часть: учебник / П.В. Агапов [и др.]; отв. ред. Р.А. Сабитов. 2-е изд., перераб. и доп. Тюмень: Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2013. С. 492.

Трудно найти научное обоснование для дифференциации уголовной ответственности нарушителей правил безопасности движения и эксплуатации указанных в ст. 263 УК РФ видов транспорта в зависимости от того, являются они работниками транспорта, лицами, выполняющими какую-либо работу на транспорте, либо эксплуатирующими принадлежащий им транспорт в бытовых целях. В связи с этим научно обоснованной является позиция А.И. Коробеева, признающего субъектами преступлений ст. 263 УК РФ любых лиц, фактически управляющих или эксплуатирующих соответствующие виды транспорта. Для этого, по его мнению, целесообразно изменить редакцию ст. 263 УК РФ, сформулировав диспозицию нормы применительно к субъекту этого преступления по аналогии со ст. 264 УК РФ¹.

При этом, на наш взгляд, следует избегать другой крайности – чрезмерно широкого описания признаков субъекта соответствующего транспортного преступления, как это, например, имеет место в ст. 275 УК Грузии. Согласно данной норме специальным субъектом нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного или подвесного транспорта признается лицо, которому специально поручено соблюдать эти правила².

Полагаем, что описание субъекта данного преступления в условиях действующей редакции диспозиции ч. 1 ст. 263 УК РФ должно быть следующим: *«1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена лицом, осуществляющим управление и (или) эксплуатацию указанных видов транспорта, а равно отказ указанного лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, – наказывается...»³*.

§ 2. Лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ)

Статьей 263.1 УК РФ установлена уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека либо причинение крупного ущерба.

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 105.

² Уголовный кодекс Грузии. СПб., 2002. С. 294.

³ См.: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. С. 8-9.

Данный состав преступления является новым для российского уголовного законодательства, поскольку был включен в УК РФ Федеральным законом от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности»¹. Установление уголовной ответственности лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности, является необходимой и адекватной мерой противодействия распространенным в последние годы актам незаконного вмешательства в безопасную деятельность транспортного комплекса, и прежде всего террористическим актам. Совершение последних нередко становится возможным благодаря незащищенности объектов транспортной инфраструктуры, безответственности перевозчиков и других субъектов, эксплуатирующих транспортные объекты, их безучастности в деле обеспечения транспортной безопасности. С криминологической точки зрения такое положение представляет собой условия для совершения террористических актов и других актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

К сожалению, включение в УК РФ такого состава преступления, как неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, произошло с существенной задержкой после принятия в феврале 2007 г. Федерального закона «О транспортной безопасности». Уголовно-правовой запрет, предусмотренный ст. 263.1 УК РФ, напрямую корреспондирует положениям названного закона и другим принятым в соответствии с ним нормативным правовым актам по вопросам обеспечения транспортной безопасности. Данные нормативные правовые акты составляют бланкетное содержание диспозиции ст. 263.1 УК РФ, в том числе относительно признаков специального субъекта рассматриваемого преступления – лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности.

В соответствии со ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» под обеспечением транспортной безопасности понимается реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, как указано в ст. 4 данного закона, возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, если иное не установлено законодательством Российской Федерации. Субъектами транспортной инфраструктуры признаются юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

Обязательность для исполнения требований по обеспечению транспортной безопасности всеми субъектами транспортной инфраструктуры продублирована в ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасно-

¹ Собр. законодательства Рос. Федерации. 2010. № 31. Ст. 4164.

сти». А согласно ч. 3 ст. 12 данного закона субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики несут ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, в самом общем виде под лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности, которые могут быть субъектами преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, понимаются физические лица, признающиеся в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» субъектами транспортной инфраструктуры либо являющиеся работниками (сотрудниками) юридических лиц – субъектов транспортной инфраструктуры (работники транспортных организаций, организаций, эксплуатирующих железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также работники организаций, владеющих иными обеспечивающими функционирование транспортного комплекса зданиями, сооружениями, устройствами и оборудованием).

Однако такое достаточно общее определение субъекта преступного неисполнения требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах вряд ли отвечает потребностям правоприменительной практики. Оно лишь очерчивает границы этого признака состава преступления и в самом общем виде обозначает круг лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности. Для квалификации данного преступления по субъекту значение имеют признаки, конкретно определяющие соответствующих лиц. В связи с этим ключевую роль играет норма, предусмотренная ч. 2 ст. 10 Федерального закона «О транспортной безопасности», согласно которой перечень работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается Правительством Российской Федерации.

На сегодняшний день во исполнение данной нормы закона Правительством России принят только перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. Нормативно утвержденный перечень профессий и должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, к сожалению, до сих пор отсутствует. Между тем данный перечень особенно важен для правоприменителя при квалификации преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, так как он детально определяет круг возможных субъектов неисполнения

требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах¹.

Исходя из этого, можно сделать вывод, что лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности, следует признавать тех лиц, в служебные обязанности которых входит выполнение указанных работ.

Аналогичным образом установление лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности, должно осуществляться на основе толкования других нормативных правовых актов транспортного законодательства. Так, по смыслу ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» субъектами преступления по ст. 263.1 УК РФ следует признавать уполномоченных представителей юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, и нарушивших требования по обеспечению безопасности дорожного движения, что повлекло по неосторожности предусмотренные уголовным законом тяжкие последствия. Такой вывод вытекает из обязанностей указанных лиц, предусмотренных ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», составляющих основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения².

¹ В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р в перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, включены: 1. Аккредитация специализированных организаций в области транспортной безопасности. 2. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. 3. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. 4. Осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности. 5. Разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. 6. Формирование и ведение информационных ресурсов единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (См.: Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности: распоряжение Правительства РФ от 5 нояб. 2009 г. № 1653-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2009. № 46. Ст. 5516).

² К таким обязанностям законодатель относит следующее: 1) организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения; соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей; 2) создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения; 3) анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств; 4) организовывать и проводить с привлечением работников органов здравоохранения предрейсовые медицинские осмотры водителей, мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; 5) обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожаю-

В соответствии с установленным порядком каждый субъект транспортной инфраструктуры на эксплуатируемых им объектах должен назначить лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности. Например, в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства субъект транспортной инфраструктуры обязан назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, назначить на каждом объекте транспортной инфраструктуры должностное лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности, разработать, принять и исполнять внутренние организационно-распорядительные документы, направленные на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности, в том числе положение (устав) подразделений транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, номенклатуру (перечень) должностей персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры¹.

Итак, лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, является лицо, в служебные обязанности которого входит выполнение предусмотренных нормативным правовым актом работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. К числу таких лиц относятся граждане, которые занимают должность или выполняют работу по профессии согласно утвержденному Правительством Российской Федерации перечню профессий и должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, а также иные фи-

щих безопасности дорожного движения; 6) обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

¹ Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства: утв. приказом Минтранса России от 8 февр. 2011 г. № 42 // Рос. газ. 2011. 16 марта. См. также: Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта: утв. приказом Минтранса России от 8 февр. 2011 г. № 43 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 14; Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта: утв. приказом Минтранса России от 8 февр. 2011 г. № 40 // Рос. газ. 2011. 16 марта; Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта: утв. приказом Минтранса России от 8 февр. 2011 г. № 41 // Там же; Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов метрополитена: утв. приказом Минтранса России от 29 апр. 2011 г. № 130 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 28.

зические лица, на которых действующим законодательством возлагается обязанность по обеспечению транспортной безопасности.

**§ 3. Лицо, управляющее автомобилем,
трамваем или другим механическим транспортным средством,
предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов
или оборудования, установленного на нем (ст. 264 УК РФ)**

Обеспечение безопасности дорожного движения в настоящий период стало одним из приоритетных направлений политики не только России, но и всего мирового сообщества. Согласно данным Всемирной организации здравоохранения ежегодно в мире на дорогах гибнет около 1,25 млн человек. От 20 до 50 млн человек страдают от несмертельных травм, многие из которых приводят к инвалидности¹. С учетом этого Генеральной Ассамблеей ООН 2 марта 2010 года была принята резолюция об объявлении периода 2011-2020 гг. десятилетием действий за безопасность дорожного движения с целью стабилизировать, а затем сократить прогнозируемую смертность от происходящих в мире дорожно-транспортных происшествий путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях².

Проблема обеспечения безопасности на транспорте в России на протяжении последних лет является предметом государственного и общественного внимания. Согласно официальным статистическим данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, на территории Российской Федерации только в 2017 году совершено 169 432 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 19 088 человек и получили ранения различной степени тяжести 215 374 человек³.

Многие дорожно-транспортные происшествия являются результатом и последствием совершения преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ. За последние годы отмечается относительное снижение количества регистрируемых дорожно-транспортных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации

¹ Дорожно-транспортные травмы: информационный бюллетень // Всемирная организация здравоохранения: официальный сайт. URL: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ru> (дата обращения: 12 марта 2018 г.).

² Организация Объединенных Наций: официальный сайт. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 23 октября 2018 г.).

³ Показатели состояния безопасности дорожного движения // Госавтоинспекция МВД России: официальный сайт. URL: <http://www.stat.gibdd.ru> (дата обращения: 28 марта 2018 г.).

транспортных средств»: 2011 г. – 27 302; 2012 г. – 29 370; 2013 г. – 28 249; 2014 г. – 28 437; 2015 г. – 26 662; 2016 г. – 22 013; 2017 г. – 21 007¹.

В настоящее время органами предварительного следствия МВД России расследуется значительное количество уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Вместе с тем, практика показывает, что следователи не всегда могут правильно оценить фактические обстоятельства совершенных преступлений и квалифицировать действия виновных лиц, что, как правило, влечет за собой принятие неверных процессуальных решений.

В соответствии со ст. 264 УК РФ установлена уголовная ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека либо смерть двух или более лиц. Данное посягательство является наиболее распространенным и типичным видом так называемых дорожно-транспортных преступлений².

Субъект преступления специальный – лицо, достигшее 16-летнего возраста, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Субъектом преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264.1 УК РФ, является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем³ (п. 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 27 августа 2018 г.)⁴).

Им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был

¹ См.: Состояние преступности в России за 2017 год. М.: ГИАЦ МВД России, 2018. С. 5; Состояние преступности в России за 2016 год. М.: ГИАЦ МВД России, 2017. С. 8; Состояние преступности в России за 2015 год. М.: ГИАЦ МВД России, 2016. С. 8; и др.

² Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, расследование. Тюмень, 2001. С. 48.

³ На мотористов-водителей автогрейдеров распространяется действие Правил движения по дорогам и улицам СССР, поэтому при нарушениях ими указанных Правил, повлекших тяжкие последствия, они несут уголовную ответственность, предусмотренную ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ): постановление Президиума Верховного Суда РСФСР по делу З. и А. // Вопросы уголовного права и процесса в практике Верховных Судов СССР и РСФСР. 1938-1978 гг. М., 1980. С. 256.

⁴ Далее – ПДД (Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531; Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 23 октября 2018 г.).

изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов ПДД; лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства; лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением (п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 (в ред. от 24 мая 2016 г.) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»¹.

Под другими механическими транспортными средствами в статьях 264 и 264.1 УК РФ понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право (п. 1 примечания к ст. 264 УК РФ). При этом в п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 разъясняется, что к последним относятся автобусы, троллейбусы, мотоциклы, квадроциклы, мопеды.

Лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к указанным выше механическим транспортным средствам (например, велосипедами), и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по частям 1, 2 или 3 ст. 268 УК РФ (п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25).

Иные характеристики водителя механического транспортного средства как специального субъекта преступления по ст. 264 УК РФ находятся за рамками состава данного дорожно-транспортного преступления². В связи с этим в п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 указывается на то, что действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при ремонте транспортных средств, производстве погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должны квалифицироваться по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда.

¹ Далее – постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25.

² Жулев В.И. Транспортные преступления. С. 80; Нарушение Правил безопасности движения автотранспорта, совершенное инспектором ГАИ, правильно квалифицировано судом по ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ): определение Судебной коллегии Верховного Суда РСФСР от 25 авг. 1961 г. по делу К. // Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1962. № 1. С. 15.

Идеальная совокупность преступлений, предусмотренных ст.ст. 264 и 266 УК РФ, возможна в случае наличия нарушения специальных транспортных правил, которые квалифицируются по обоим нормам уголовного закона и привели к наступлению преступных последствий¹.

Определенные трудности на практике возникают при квалификации действий специального субъекта преступления по ст. 264 УК РФ. Проанализируем некоторые из них.

Рассмотрим особенности квалификации действий ученика и инструктора, обучающего вождению. Специфичность случаев преступного нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств на учебном транспортном средстве, которое находится под управлением одновременно двух человек, обуславливает постановку ряда вопросов об уголовной ответственности каждого из них. При каких условиях возможна ответственность обучающего за действия обучаемого? В каких случаях не исключается ответственность обучающего за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств? Возможна ли солидарная уголовная ответственность обучающего и обучаемого за преступное нарушение ПДД или эксплуатации транспортных средств? На указанные выше вопросы в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 нет ответов.

«По общему правилу, – пишет А.И. Коробеев, – за аварии, допущенные учеником во время практической езды на автомобиле с двойным управлением, ответственность несет инструктор, а не ученик. Положение меняется, когда ученик сознательно игнорирует указания инструктора и грубо нарушает правила безопасности движения. В этом случае он должен отвечать по ст. 264 УК»². «Если грубое нарушение правил, – уточняют Л.Ф. Рогатых и В.Б. Малинин, – допускают и ученик и инструктор, то они будут отвечать за сопричинение вреда»³.

Противоречивую позицию по данному вопросу занимает В.И. Жулев, который, с одной стороны, признает, что «за нарушение правил безопасности движения во время практической езды на учебном автомобиле с двойным управлением ответственность несет инструктор, а не учащийся, если инструктор не принял своевременных мер к предотвращению аварии», с другой стороны, утверждает, что «присутствие обучающего и возложенные на него обязанности не снимают с обучаемого его обязанностей

¹ См.: Вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): отчет о НИР / Омская академия МВД России; рук. Козун А.В. Омск, 2017. С. 39. Доступ к БД СНИИ МВД России (дата обращения: 26 июля 2018 г.).

² Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 140. См. также: Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 13.

³ Рогатых Л.Ф., Малинин В.Б. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): учеб. пособие. СПб., 2004. С. 33.

по соблюдению Правил, а в случае совершения ДТП – не освобождают его от ответственности»¹.

По мнению В.Н. Бурлакова, «если ДТП произошло во время учебной езды, то к уголовной ответственности, как правило, привлекается не ученик, а инструктор, если в его действиях имеется нарушение правил движения или эксплуатации транспортных средств (чаще – правил эксплуатации, если учебная езда осуществлялась на машине, не оборудованной двойным управлением). Если же будет установлено, что ученик умышленно создал аварийную ситуацию и имел намерение причинить вред жизни и здоровью, то он и должен отвечать за причинение такого вреда, но не по ст. 264 УК, а за преступление против личности»².

Ошибочность мнения В.Н. Бурлакова состоит в том, что инструктор, обучающий езде на автомобиле, не оборудованном двойным управлением, не может признаваться лицом, управляющим механическим транспортным средством, а следовательно, нести ответственность по ст. 264 УК РФ. Что касается умышленного использования транспортного средства стажером для причинения вреда жизни или здоровью другого лица, то квалификация в таком случае содеянного как преступления против личности не составляет проблему ни в теории, ни в правоприменительной практике.

Полагаем, что эти и другие имеющиеся в литературе подобные разъяснения носят общий, неконкретный характер и не вполне пригодны для правоприменителя, не отвечают исчерпывающим образом на поставленные выше вопросы. По нашему мнению, при решении вопроса об уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств на учебном автомобиле с двойным управлением необходимо исходить, во-первых, из того, что и обучающий (инструктор, наставник и т.п.), и обучаемый (стажер, ученик и т.п.) являются лицами, управляющими механическим транспортным средством, поэтому оба могут выступать в качестве субъектов преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ³.

Во-вторых, при учебной езде с обучаемого не снимается юридическая обязанность по соблюдению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В соответствии с п. 21.2 ПДД обучаемый обязан знать и выполнять требования данных правил, а также иметь первоначальные навыки управления механическим транспортным средством. Задачей же обучающего является оказание помощи стажеру в управлении транспортным средством, соблюдении им правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, а также предупреждение и исправ-

¹ Жулев В.И. Транспортные преступления. С. 80.

² Уголовное право России. Особенная часть / под ред. Н.М. Кропачева, Б.В. Волженкина, А.И. Бойцова. СПб., 2010. С. 1110-1111.

³ См. подробнее: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. С. 92-93.

ление ошибок, которые может допустить стажер в процессе учебной езды в силу своей неопытности¹.

Следовательно, обучающий, образно говоря, берет на себя часть ответственности стажера за нарушение последним правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Возникает лишь вопрос о том, в какой мере имеет место перенос такой ответственности? Думается, в той мере ответственности, которая полагается за допущение стажером, так сказать, извинительных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, произошедших неумышленно, исключительно в силу его неопытности². В случае, если стажер умышленно нарушает соответствующие правила, его вина в дорожно-транспортном преступлении не исключается и ответственность должна наступать по ст. 264 УК РФ независимо от вины и ответственности инструктора.

Таким образом, решение вопроса об уголовной ответственности инструктора и стажера по ст. 264 УК РФ не связано с признаками специального субъекта данного преступления (таковым признается каждый из них), а зависит от наличия в поведении того и другого признаков объективной и субъективной стороны состава дорожно-транспортного преступления. При этом возможны различные варианты поведения инструктора и стажера как участников дорожно-транспортного происшествия, различные варианты их психического отношения к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств³, а следовательно, различные решения относительно уголовно-правовой оценки их действий (бездействия).

¹ «В инструкциях по вождению, – отмечает Н.И. Пикуров, – обычно указывается, что инструктор во время обучения практической езде отвечает за действия курсанта и соблюдение им правил дорожного движения» (Пикуров Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. Волгоград, 2001. С. 30).

² По мнению В.К. Глистина, «курсант может нести ответственность наряду с инструктором в случае, когда он имеет необходимый опыт и возможность предотвратить вредные последствия, т.е. если в его действиях имеется неосторожная вина» (Курс советского уголовного права. Л.: Изд-во ЛГУ, 1981. Т. 5. С. 91). Представляется, что в таком случае вина курсанта может быть в виде легкомыслия, ибо небрежность в поведении обучаемого вождению обычно исключается ввиду отсутствия ее субъективного критерия (лицо не может предвидеть или предотвратить общественно опасные последствия).

³ В теории уголовного права справедливо отмечается, что вина в составах дорожно-транспортных преступлений является смешанной, т.е. может характеризоваться неоднородным психическим отношением к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, с одной стороны, и наступлению указанных в законе тяжких последствий, с другой стороны. Нарушение правил может быть допущено как умышленно, так и по неосторожности, тогда как психическое отношение к тяжким последствиям может быть только неосторожным (Злобин Г.А., Никифоров Б.С. Умысел и его формы. М., 1972. С. 136; Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989. С. 114; Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. С. 45, 64; Пикуров Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений. С. 35; Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 35-41).

1. Стажер из-за неопытности неверно оценивает дорожную обстановку и допускает неумышленное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее тяжкие последствия. В этом случае вина стажера в дорожно-транспортном преступлении исключается по причине невиновного причинения вреда (ст. 28 УК РФ). Вина и ответственность за дорожно-транспортное преступление по ст. 264 УК РФ всецело лежит на инструкторе¹.

2. Стажер умышленно нарушает правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, что влечет тяжкие последствия по неосторожности. В этом случае содеянное стажером необходимо квалифицировать по ст. 264 УК РФ. Что касается уголовно-правовой оценки поведения инструктора, то она зависит от его психического отношения к факту нарушения правил стажером.

Если инструктор как лицо, управляющее механическим транспортным средством, своевременно предпринял меры к предотвращению или пресечению нарушения правил стажером (требовал прекратить нарушения, пытался с помощью дополнительных педалей сцепления и тормоза устранить аварийную ситуацию, отстранить стажера от управления транспортным средством), однако по не зависящим от него обстоятельствам избежать дорожно-транспортного происшествия не удалось, инструктор не может нести уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ ввиду отсутствия в его действиях объективной и субъективной стороны данного состава преступления.

Если инструктор как лицо, управляющее механическим транспортным средством, не воспрепятствовал нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств стажером, хотя имел такую возможность, в том числе одобрительно отнесся к факту нарушения, его бездействие следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ.

В последней ситуации имеет место так называемое неосторожное сопричинение², поэтому и стажер, и инструктор за преступно допущенные нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, приведшие к одним и тем же тяжким последствиям, должны совместно нести уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ.

3. Инструктор дает противоправные указания стажеру, фактически толкающие его на нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (например, дает указание выехать на автомагистраль), о чем стажер в силу своей неопытности не знает, в результате чего

¹ Как отмечается в определении Судебной коллегии Верховного Суда РСФСР от 25 мая 1971 г. по делу С. И Г., «за нарушение Правил безопасности движения во время практической езды на учебной автомашине с двойным управлением ответственность несет инструктор, если инструктор не принял своевременных мер к предотвращению аварии» (См.: Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1971. № 12. С. 5).

² Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. СПб., 2002. С. 179; Безбородов Д.А. Уголовно-правовое регулирование ответственности за совместное совершение преступления: монография. СПб., 2007. С. 230-235.

происходит дорожно-транспортное происшествие с тяжкими последствиями, наступающими по неосторожности. В таком случае вина в дорожно-транспортном преступлении и ответственность за него всецело лежит на инструкторе. Ответственность стажера по ст. 264 УК РФ исключается ввиду исполнения им обязательных для него приказа или распоряжения (ст. 42 УК РФ).

Не исключена также ситуация, когда инструктор, дав противоправные распоряжения стажеру, использует его неведение для создания аварийной ситуации и имеет умысел на причинение вреда жизни или здоровью другого лица. В этом случае содеянное инструктором надлежит оценивать не как дорожно-транспортное преступление, а как умышленное преступление против жизни или здоровья, совершенное путем посредственного исполнения.

Практическое значение имеет вопрос о признании лицом, управляющим транспортным средством, водителя буксируемого транспортного средства. Характеризуя субъекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, А.В. Хабаров уточняет, что по данной статье может нести ответственность и лицо, управляющее буксируемым транспортным средством¹.

В теории уголовного права, а также в правоприменительной практике дискуссионным является вопрос о квалификации действий водителя, передавшего управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим водительского удостоверения на право управления транспортным средством, в результате чего по вине данных лиц происходит дорожно-транспортное происшествие с тяжкими последствиями.

Проблема возникла с принятием УК РФ 1996 г., который закрепляет новую систему составов дорожно-транспортных преступлений, отличающуюся от той, что была в прежнем уголовном законе. Решение вопроса при применении УК РСФСР 1960 г. не вызывало затруднений. Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения, совершенный лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, если это повлекло тяжкие последствия, предусматривался в качестве самостоятельного состава пре-

¹ Хабаров А.В. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. С. 14. См. также: Уголовное право. Особенная часть: учебник для вузов / отв. ред. И.Я. Козаченко [и др.]. М., 2001. С. 540. Правильность этого уточнения подтверждается пунктом 20.1 ПДД, в соответствии с которым общим требованием при буксировке механических транспортных средств является наличие водителя за рулем буксируемого транспортного средства. «В этом случае, – пишет Н.И. Пикуров, – по существу происходит объединение действий по управлению двумя автомобилями, у каждого из которых остаются относительно автономные варианты принятия решений. Отсюда можно сделать вывод, что в случае нарушения правил одним или обоими водителями, повлекшего последствия, указанные в ст. 264 УК РФ, ответственность по этой статье несет лицо, виновное в нарушении» (Пикуров Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений. С. 31).

ступления в ст. 211.3 УК РСФСР. В статье 211.2 «Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств» в качестве одного из преступных посягательств, квалифицируемых по данной статье, фигурировало иное грубое нарушение правил эксплуатации транспортных средств, обеспечивающих безопасность движения, совершенное лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств¹. На сегодняшний день в уголовно-правовой литературе на этот счет высказываются различные мнения.

По словам А.И. Коробеева, водитель, незаконно передавший управление транспортным средством другому лицу, действительно нарушает правила эксплуатации транспортных средств, но инкриминировать ему преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, невозможно, ибо субъектом этого преступления является только лицо, управляющее транспортным средством. «Водитель же, – пишет А.И. Коробеев, – с момента передачи управления автомобилем другому человеку перестает быть таким лицом, а значит, не может отвечать по ст. 264 УК»². В итоге ученый приходит к выводу, что по действующему УК РФ такие действия уголовно ненаказуемы.

С позицией А.И. Коробеева солидарен В.Г. Павлов, считающий, что «управляющим транспортным средством в каждом конкретном случае признается лицо, находящееся за рулем во время движения этого средства независимо от того, знало оно Правила дорожного движения или нет, имело опыт и навыки вождения или нет»³.

Иначе считает В.П. Перфилов: «при наличии в содеянном последствий, предусмотренных в ст. 264 УК РФ, и доказанности их вины, лица,

¹ «Иным грубым нарушением правил эксплуатации, – отмечает А.И. Коробеев, – признается допуск к управлению транспортным средством лиц, не имеющих либо лишенных водительских прав или имеющих медицинские противопоказания для работы в качестве водителей транспорта... передача управления транспортным средством лицу, не имеющему права управлять им» (Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. С. 82). Прямое разъяснение по этому вопросу было дано Пленумом Верховного Суда СССР, а также Пленумом Верховного Суда РСФСР: «Водитель либо владелец транспортного средства, в нарушение действующих правил передавший управление транспортным средством лицу, лишенному водительских прав, или вообще их не имеющему, либо не имеющему прав, требуемых для управления данным видом транспорта, если в результате этих действий наступили указанные в законе последствия, несет ответственность по ст. 211.2 УК РСФСР... а лицо, фактически управлявшее в этом случае транспортным средством, – по ст. 211 УК РСФСР» (см.: О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 окт. 1970 г. // Сборник постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М., 1995. С. 58; 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 (ст.ст. 211, 211.2, 148.1 УК РСФСР): постановление Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 окт. 1969 г. № 50 (в ред. от 25.10.1996) // Там же. С. 408).

² Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 141.

³ Павлов В.Г. Квалификация преступлений со специальным субъектом. С. 210.

которые при управлении транспортным средством уступили водительское место в нарушение требований п. 2.7 ПДД, и, если это стало одной из причин автотранспортного преступления, совершенного водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или неумелым лицом, оказавшимся за рулем, должны нести уголовную ответственность»¹.

Более ясной позиции придерживается В.И. Жулев, утверждающий, что по ст. 264 УК РФ не исключается ответственность лиц, которые при управлении транспортными средствами уступили водительское место в нарушение требований ПДД. «Здесь также, – поясняет свое мнение В.И. Жулев, – лицо, допустившее нарушение правил по передаче руля управления, само непосредственно в данный момент не является “лицом, управляющим транспортным средством”, как этого требует формулировка ст. 264 УК. Но дело в том, что такое лицо допустило нарушение в период управления транспортным средством. Его нарушение стало одной из причин дорожно-транспортного происшествия, совершенного пьяным или неумелым лицом, оказавшимся за рулем. Судебная практика в таких случаях справедливо квалифицирует действия и тех и других лиц как нарушение правил дорожного движения»².

Последняя точка зрения представляется правильной. В соответствии с п. 2.7 ПДД водителю запрещается передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке – временного разрешения, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 ПДД. Безусловно, водитель, передавший управление транспортным средством вопреки указанному запрету, считается нарушителем правил эксплуатации транспортных средств, что само по себе образует состав одного из административных правонарушений, предусмотренных ч. 3 ст. 12.3, ч. 3 ст. 12.7, ч. 2 ст. 12.8, ст. 12.32 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 11 октября 2018 г.)³. Однако в момент совершения данного правонарушения водитель не перестает быть лицом, управляющим транспортным средством.

По смыслу диспозиции ст. 264 УК РФ нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, ставшее причиной наступления тяжких последствий, может быть совершено как в процессе движения механического транспортного средства при непосредственном управлении им, так и когда транспортное средство неподвижно. По данному критерию все эти нарушения условно можно разделить на динамиче-

¹ Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 7.

² Жулев В.И. Транспортные преступления. С. 80-81.

³ Далее – КоАП РФ. Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1. Ст. 1.

ские и статические. Ряд требований ПДД, а также других правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств¹ распространяется на водителя и в тот момент, когда он не находится на водительском месте и, таким образом, не осуществляет непосредственное управление транспортным средством во время его движения. Таковы, в частности, правила остановки и стоянки транспортного средства, применения аварийной сигнализации и знака аварийной остановки, пользования внешними световыми приборами и звуковыми сигналами и др. Нарушение данных ПДД, повлекшее по неосторожности причинение предусмотренных уголовным законом тяжких последствий, суды квалифицируют по ст. 264 УК РФ².

Приведем наглядный пример. Латыпов Н.С., управляя грузовым автомобилем с прицепом в нарушение пп. 1.5 ПДД, обязывающего водителя действовать таким образом, чтобы не создавать опасности и не причинять вреда, двигаясь по автодороге Нижневартовск – Радужный в условиях темного времени суток и тумана, при ограниченной видимости в направлении движения, в районе 114 км указанной автодороги, в нарушение п. 12.1 ПДД, разрешающего остановку и стоянку транспортных средств на правой стороне дороги на обочине, в нарушение пп. 12.4 и 12.5 ПДД, запрещающего остановку и стоянку транспортных средств на проезжей части при видимости дороги менее 100 метров, хотя бы в одном направлении, в нарушение п. 12.3 ПДД, разрешающего длительную стоянку вне населенного пункта только на предусмотренных для этого площадках или за пределами дороги, осуществил остановку, а затем стоянку на правой полосе проезжей части автодороги, а также в нарушение п. 7.1 ПДД, обязывающего водителя включить аварийную световую сигнализацию для предупреждения участников движения об опасности, которую создавало его транспортное средство в условиях недостаточной видимости, и в нарушение п. 7.2 ПДД, обязывающего водителя незамедлительно выставить знак аварийной остановки там, где, с учетом условий видимости, транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями, не приняв все возможные меры для обозначения своего транспортного средства, не включив аварийную световую сигнализацию, не выставив знак

¹ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873; Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утв. пост. Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531; Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, утв. пост. Правительства РФ от 10.09.2009 № 720 // Собрание законодательства РФ. 2009. № 38. Ст. 4475; и др.

² Водитель, оставивший автомашину и не принявший мер, исключающих возможность самопроизвольного движения автомашины, несет ответственность за нарушение Правил дорожного движения при наступлении последствий, указанных в ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ): Определение Судебной коллегии Верховного Суда РСФСР от 13 июля 1972 г. по делу Т. // Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1972. № 11. С. 9.

аварийной остановки в целях обеспечения безопасности движения другим его участникам, а только переместив заднюю часть полуприцепа на правую обочину, что еще более значительно затрудняло видимость автомобиля на проезжей части, покинул место стоянки своего транспортного средства, в результате чего потерпевшая, двигаясь на легковом автомобиле в попутном направлении в сторону г. Радужного, обнаружив опасность в виде стоящего на проезжей части автомобиля в непосредственной близости и, согласно заключению автотехнической экспертизы, не располагая технической возможностью предотвратить столкновение с грузовым автомобилем путем применения экстренного торможения, совершила наезд на стоящий на проезжей части автомобиль. В результате дорожно-транспортного происшествия потерпевшая, согласно заключению эксперта, получила телесные повреждения, которые квалифицируются как тяжкий вред здоровью. По приговору Нижневартовского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры водитель грузового автомобиля Латыпов Н.С. обоснованно осужден по ч. 1 ст. 264 УК РФ¹.

К отмеченной категории требований ПДД относится и запрет на передачу управления транспортным средством лицам, не имеющим на то право². Юридический смысл бланкетной уголовно-правовой нормы, которая предусматривается ст. 264 УК РФ, состоит в том, что понятие «лицо, которое управляет транспортным средством» и понятие «лицо, управляющее транспортным средством» не всегда совпадают.

Таким образом, водитель, незаконно передавший управление механическим транспортным средством другому человеку, допустившему в последующем дорожно-транспортное происшествие с тяжкими последствиями, не перестает считаться лицом, управляющим механическим транспортным средством как с позиции ПДД, так и с позиции уголовного закона. В свою очередь, под лицом, управляющим механическим транспортным средством, как специальным субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует понимать не только лицо, которое непосред-

¹ Приговор Нижневартовского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры по уголовному делу Латыпова Н.С., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 21 апр. 2018 г.). См. также: Приговор Нижневартовского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры по уголовному делу Еремина Е.В., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ // Там же (дата обращения: 21 апр. 2018 г.).

² Исходя из этого нельзя согласиться с Л.Ф. Рогатых и В.Б. Малининым, И.М. Тяжковой, а также другими авторами, которые утверждают, что существенным признаком субъекта рассматриваемого преступления является то, что во время совершения этого преступления он управляет транспортным средством (Рогатых Л.Ф., Малинин В.Б. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): учеб. пособие. СПб., 2004. С. 32; Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 135; Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учебник / под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай, А.И. Рарога, А.И. Чучаева. М., 2004. С. 491).

ственно осуществляет управление транспортным средством в процессе движения, но также лицо, имеющее фактический доступ к управлению механическим транспортным средством, то есть обладающее правами законного владельца.

В итоге водитель, передавший в нарушение п. 2.7 ПДД управление механическим транспортным средством другому лицу, допустившему, в свою очередь, дорожно-транспортное происшествие с наступлением тяжких последствий по неосторожности, должен нести ответственность по ст. 264 УК РФ, равно как и то лицо, которому он доверил управление транспортным средством. В поведении обоих субъектов имеются нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, причинно связанные с наступлением указанных в законе тяжких последствий, что соответствует понятию неосторожного сопричинения.

Таким же образом должен решаться вопрос об уголовно-правовой оценке дорожно-транспортного преступления, совершенного в результате передачи механического транспортного средства, не оборудованного дополнительными педалями привода сцепления и (или) тормоза, другому лицу для обучения его вождению. В качестве примера приведем уголовное дело из практики Фрунзенского районного суда г. Санкт-Петербурга, ставшее предметом внимания ученых-юристов¹.

Следует признать, что анализируемая проблема не существовала бы ни в теории, ни на практике², если бы законодатель был более точен в описании признаков состава дорожно-транспортного преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. В связи с этим считаем необходимым дополнить характеристику специального субъекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, указанием на то, что им является водитель. Такое дополнение будет подчеркивать ярко выраженный бланкетный характер диспозиции ст. 264 УК РФ, жестко связанной с транспортным законодательством, и требующей при ее применении определять круг субъектов данного преступления на основании ПДД, предъявляющих к водителям как «динамические», так и «статические» требования. В обновленном виде диспо-

¹ К. обратилась с просьбой к Х. поучить ее вождению, на что он согласился. К. села за руль автомобиля, а Х. – на пассажирское место. Х. вместе с К. нажимал на педали, переключал скорости, придерживал руль. В процессе движения они не заметили пешехода, заканчивающего переход улицы, и наехали на него, в результате чего от полученных повреждений пешеход скончался. «В этом случае, – отмечают Л.Ф. Рогатых и В.Б. Малинин, – и К. и Х. фактически совместно управляли автомашиной и оба обоснованно были осуждены по ст. 264 УК РФ. Если бы Х. давал только советы, как надо управлять машиной, и при этом не совершал действий, связанных с вождением, его нельзя было бы отнести к лицам, управляющим транспортным средством» (Рогатых Л.Ф., Малинин В.Б. Указ. соч. С. 32). С последним суждением Л.Ф. Рогатых и В.Б. Малинина согласиться нельзя, поскольку Х., являясь водителем автомобиля, незаконно передал управление им К., и независимо от его последующих действий в процессе движения транспортного средства должен признаваться субъектом преступления по ст. 264 УК РФ.

² Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 1999. № 5. С. 21-22.

зация ч. 1 ст. 264 УК РФ должна быть следующей: «1. *Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством (водителем), правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека*».

Более предпочтительным для правоприменителя, вероятно, видится иной путь совершенствования законодательства в части устранения поднятой проблемы, а именно: напрямую закрепить в уголовном законе запрет на передачу управления транспортным средством другому лицу в нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как, например, это сделано в ст. 266 УК РФ в части выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств. Это решение может быть реализовано путем соответствующего дополнения ст. 264 УК РФ, либо ст. 266 УК РФ, либо при помощи формулирования отдельного состава преступления подобно тому, который существовал в ст. 211.3 УК РСФСР «Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения».

По такому пути, например, пошел законодатель Казахстана, закрепивший в ч. 2 ст. 298 УК Республики Казахстан следующий состав преступления: «Допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, совершенный собственником или владельцем транспортного средства, если это повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью»¹. Аналогичные специальные нормы существуют в уголовном законодательстве Польши (ст. 179 УК Республики Польша)², Беларуси (ст. 318 УК Республики Беларусь)³.

В ближайшем будущем у российских правоприменителей могут возникнуть трудности при квалификации действий водителя, использующих системы «автоматизированного вождения». В ходе 74-й сессии Всемирного форума (Рабочей группы) по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (20-25 марта 2017 г., Женева, Швейцария) обсуждались вопросы глобальной деятельности по вопросам обеспечения дорожного движения. При этом наиболее продолжительная дискуссия развернулась по вопросу правового регулирования так называемого «автоматизированного вождения». По результатам обсуждения была достигнута договоренность о продолжении работы в двух направлениях. Во-первых, необходима юридическая проработка правового статуса систем, позволяющих частично автоматизировать процесс вождения. Речь идет как об уже существующих в настоящее время системах (система удержания транспортного средства в полосе движения, система автоматической смены полосы движения и пр.), так и о

¹ Уголовный кодекс Республики Казахстан: учеб.-практ. пособие. Алматы, 2002. С. 120.

² Уголовный кодекс Республики Польша. СПб., 2001. С. 141-142.

³ Уголовный кодекс Республики Беларусь. СПб., 2001. С. 358.

системах, которые появятся на рынке в самое ближайшее время (например, система дистанционной парковки). Отмечено, что в этом контексте, в частности, необходимо принять решение о том, насколько данные системы охватываются положениями действующей редакции статьи 8 Конвенции о дорожном движении 1968 г., налагающей на водителя обязанность, с одной стороны, «быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством», а с другой стороны, «избегать любых действий, которые не связаны с вождением»¹.

Субъективная сторона состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, характеризуется неосторожной формой вины в виде преступного легкомыслия (ч. 2 ст. 26 УК РФ) или небрежности (ч. 3 ст. 26 УК РФ). Установление содержания вины лица имеет важное значение для расследования и рассмотрения в суде уголовных дел. При совершении неосторожных преступлений ответственность виновного лица наступает за недостаточную их осмотрительность, проявленную в ходе совершенных сугубо индивидуальных действий (бездействия) в сложившейся обстановке, с учетом специально возложенных на них обязанностей действовать определенным образом и конкретных строго персонифицированных индивидуальных возможностей каждого из них. Следует отметить, что причинители вреда, как правило, не осознают уголовной противоправности своих действий (бездействия) в момент нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств. Факт совершения преступления осознается ими уже после наступления общественно опасных последствий.

В соответствии со ст. 26 УК РФ к видам неосторожной вины относятся легкомыслие и небрежность. Для обоих видов неосторожной вины можно выделить следующие общие признаки:

1) у них общее психологическое и социальное содержание – при совершении неосторожного преступления виновный проявляет недостаточную предусмотрительность и внимательность к законным интересам других граждан, общества и государства;

2) лицо, допускающее неосторожность, либо не сознает общественной опасности содеянного им, либо сознает только потенциальную, абстрактную опасность деяния;

3) волевые элементы обоих видов неосторожной вины характеризуются объективным и субъективным признаками².

Среди активно обсуждаемых проблем квалификации таких преступлений существует одна из наиболее значимых для правоприменительной практики – обоюдная форма вины, то есть ситуации совершения дорожно-транспортного происшествия, в которых доказана вина двух и более водителей. Согласно позиции Пленума Верховного Суда РФ, изложенной в п. 5

¹ См.: Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения: обзорная информация. Зарубежный опыт. Вып. № 2 / под общ. ред. П.А. Важева. М.: ГИАЦ МВД России, 2017. С. 3.

² См.: Уголовное право России. Общая часть: учебник / отв. ред. Р.Д. Шарапов. Тюмень: Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2013. С. 209-210.

постановления от 9 декабря 2008 г. № 25, в тех случаях, когда нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в данной статье УК РФ¹.

Ситуация, когда в совместных действиях (бездействии) двух или более лиц, вызвавших по неосторожности наступление единых общественно опасных последствий либо создавших реальную угрозу их наступления, виновными в неосторожном преступлении признаются сразу несколько лиц, в науке уголовного права определяется как взаимная вина² либо неосторожное сопричинение³, либо обоюдная вина⁴, либо обоюдная форма вины⁵ и т.п.

В УК РФ и КоАП РФ не содержится понятие обоюдной вины, в то время как гражданско-процессуальная практика активно использует данную категорию. О наличии «обоюдной вины» прямо говорится и в п. 25 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или

¹ Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 3.

² См.: Канашина О.А. Взаимная вина в уголовном праве: необходимость установления. М., 2012. С. 73-74; Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. М.: ДГСМ МВД России, 2014. С. 21-22; и др.

³ См., напр.: Галиакбаров Р.Р. Борьба с групповыми преступлениями. Вопросы квалификации. Краснодар: Кубанский гос. аграрный ун-т, 2000. С. 41; Безбородов Д.А. К вопросу о понятии неосторожного сопричинения в уголовном праве // Криминалистика. 2014. № 1(14); Сабитов Р.А. Теория и практика уголовно-правовой квалификации преступлений. М.: Юрлитинформ, 2013. С. 363-364; Шарапов Р.Д. Совместная преступная деятельность без признаков соучастия: посредственное исполнение, неосторожное сопричинение // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2015. № 2 (32). С. 31-38; и др.

⁴ См., напр.: Баранчикова М.В. Проблемы квалификации нарушений Правил дорожного движения пешеходами // Мировой судья. 2011. № 8. С. 12; Голубев М.В., Борисова С.В. Значение «обоюдной» вины для уголовно-правовой квалификации деяний, связанных с нарушениями правил дорожного движения // Вестник Московского государственного лингвистического университета. 2011. Вып. 15 (621). С. 27-32; Мелихов С.Ю. Кого судить за ДТП с обоюдной виной // Уголовный процесс. 2017. № 2. С. 46-55; Намняев В.В. Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения // Теория и практика общественного развития. 2014. № 20. С. 111-113; и др.

⁵ См., напр.: Особенности квалификации и расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины: метод. рек. / С.Н. Шатилович [и др.]. Тюмень: Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, Волгоградская акад. МВД России, Следственный департамент МВД России, 2017. 45 с.; Шатилович С.Н. Особенности квалификации преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины // Актуальные проблемы уголовного законодательства на современном этапе: сб. науч. тр. междунар. науч.-практ. конф. (г. Волгоград, 18-19 мая 2017 г.). Волгоград: Волгоградская акад. МВД России, 2017. С. 546-553; и др.

здоровью гражданина»: при наличии вины обоих владельцев размер возмещения определяется соразмерно степени вины каждого, а если определить степень вины не представляется возможным, доли признаются равными¹.

В случае возбуждения уголовного дела о преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, понятие обоюдной вины используется следователями ОВД недостаточно часто. Однако в случае вынесения обвинительного приговора по данным уголовным делам суды нередко используют понятие обоюдной вины либо понятие «обоюдная форма вины».

Верховным Судом РФ и учеными-юристами приложено немало усилий, направленных на успешное решение следственными и судебными органами вопросов, возникающих при квалификации преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины. Некоторые из них разрешены в п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25, что в целом должно было обеспечить единство следственно-судебной практики.

Однако ожидаемого единства практики квалификации преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины, так и не наступило. Об этом свидетельствует как проведенный нами анализ судебно-следственной практики, так и опрос 90 сотрудников органов предварительного следствия системы МВД России².

Причиной этого является применение следственными и судебными органами двух взаимоисключающих подходов к квалификации анализируемых преступлений. В соответствии с одним из них в любом дорожно-транспортном преступлении, в котором нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, уголовная ответственность всегда должна наступать по ст. 264 УК РФ в отношении только одного из них, если его действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в ст. 264 УК РФ. Следовательно, в совершении данного преступления всегда виноват только один участник дорожного движения (первопричина дорожно-транспортного происшествия). Этот подход сформулирован как на уровне прокуратуры региона и территориальных органов следствия, так и судов первой инстанции, что прослеживается по большинству уголовных дел данной категории.

В соответствии со вторым подходом в случае нарушения ПДД, допущенного с обоюдной формой вины двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в ст. 264 УК РФ. Следовательно, в совершении данного преступления

¹ Рос. газ. 2010. 5 февр.

² См.: Особенности квалификации и расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины. С. 6-18.

виноваты оба участника дорожного движения. В ряде регионов РФ (например, Астраханская область, Брянская область, Краснодарский край, Ростовская область, Тамбовская область, Челябинская область), накоплен положительный опыт расследования уголовных дел данной категории. Такой подход прослеживается в решениях судов апелляционной, кассационной и надзорной инстанций различных уровней, в том числе Верховного Суда РФ¹. Кроме того, Верховный Суд РФ в своем постановлении от 9 декабря 2008 г. № 25 прямо указал на необходимость привлечения к ответственности по ст. 264 УК двух или более участников дорожного движения, допустивших нарушения ПДД, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в данной статье УК РФ².

Следует согласиться с последней оценкой правоприменителей.

Для правового анализа действий участников дорожно-транспортного происшествия необходимо учитывать, что для обеспечения безопасности дорожного движения в систему ПДД заложен принцип подстраховки: если один из участников движения нарушает нормы безопасности, то на другом лежит обязанность действовать таким образом, чтобы не создать аварийную обстановку³.

В соответствии с данным принципом ПДД в равной мере возлагают на всех участников дорожного движения обязанность по недопущению дорожно-транспортного происшествия и непричинению вреда, вне зависимости от наличия (отсутствия) у тех или иных лиц (водитель, пешеход, пассажир транспортного средства) прав в конкретной дорожно-транспортной ситуации. Например, права на первоочередное движение в намеченном направлении.

В процессе установления причинной связи необходимо выяснить, что конкретное нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств, вменяемое лицу в качестве причины наступления преступного результата, являлось необходимым условием, без которого это последствие не могло бы наступить⁴.

Приведем несколько типичных ситуаций из судебной практики, когда при обоюдном нарушении ПДД РФ ответственность наступает дифференцированно и зависит от наличия причинно-следственной связи.

¹ Определение Верховного Суда РФ от 17 февр. 2015 г. № 50-УД14-9 по приговору Октябрьского районного суда г. Омска от 1 окт. 2013 г. в отношении Позднякова, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Михайлова, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ // Верховный Суд Российской Федерации: официальный сайт. URL: <http://www.vsrif.ru> (дата обращения: 5 мая 2018 г.).

² Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 3.

³ См.: Романов Н. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях // Социалистическая законность. 1981. № 8. С. 54; Соктоев З.Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex Russica. 2013. № 7.

⁴ См.: Наумов А.В. Российское уголовное право: курс лекций: в 3 т. Т. 1. Общая часть. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Волтерс Клувер, 2007. С. 323-332.

На нерегулируемом перекрестке неравнозначных дорог водитель Х-в, управляя автомобилем «КАМАЗ 5320», при повороте налево с второстепенной дороги, проявил преступную небрежность, не уступил дорогу водителю Х., который, проявляя легкомыслие, двигался на автомобиле «Mazda», превысив скорость (90,7 км/ч). Согласно выводам автотехнической экспертизы, в случае соблюдения скоростного режима последний располагал технической возможностью предотвратить столкновение транспортных средств. В результате допущенных нарушений ПДД РФ, обоюдной формы вины водителей Х-ва и Х. пассажирке, находившейся в автомобиле «Mazda», были причинены телесные повреждения, повлекшие ее смерть. Советским районным судом г. Краснодара Х-в и Х. признаны виновными в совершении преступления, предусмотренного по ч. 3 ст. 264 УК РФ¹.

Другой показательный пример. В., управляя автомобилем «Volkswagen Passat», двигаясь со скоростью 119 км/ч, выехал на регулируемый перекресток на красный (запрещающий движение) сигнал светофора, где совершил столкновение с автомобилем «Great Wall СС» под управлением водителя М., который со встречного направления выполнял левый поворот, создал помеху для движения водителю В. В результате дорожно-транспортного происшествия пассажиру автомобиля «Great Wall СС» причинены по неосторожности телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью. Приговором Красносельского районного суда г. Санкт-Петербурга В. и М. признаны виновными в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ².

Необходимо учитывать, что в соответствии со ст. 39 УК РФ не является преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам в состоянии крайней необходимости. Ее основанием является возникновение опасности, угрожающей охраняемым законом интересам, независимо от источника этой опасности. Главным при крайней необходимости является столкновение двух правоохраняемых интересов, одним из которых, менее значительным, необходимо пожертвовать для предотвращения опасности более значительному интересу, поскольку без причинения вреда устранить опасность, угрожающую более ценному благу, невозможно.

Считаем необходимым в рамках рассматриваемого вопроса проанализировать случаи невиновного причинения вреда. Поскольку уголовный закон стоит на позиции субъективного вменения (ответственности за виновно причиненный вред), в ч. 2 ст. 5 УК РФ указано, что объективное

¹ Приговор Советского районного суда г. Краснодара по уголовному делу 1-38/2013 (1-762/2012). Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 1 апр. 2018 г.).

² Приговор Красносельского районного суда г. Санкт-Петербурга от 18 окт. 2016 г. по уголовному делу в отношении В., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, и М., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ // Архив Следственного департамента МВД России.

вменение, то есть уголовная ответственность за невиновное причинение вреда, не допускается¹.

В соответствии с ч. 1 ст. 28 УК РФ «деяние признается совершенным невиновно, если лицо, его совершившее, не осознавало и по обстоятельствам дела не могло осознавать общественной опасности своих действий (бездействия) либо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий и по обстоятельствам дела не должно было или не могло их предвидеть». В данной норме уголовного закона речь идет о так называемом «казусе», то есть о случае, о случайном причинении вреда.

В качестве примера «казуса» можно привести случаи, когда лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий и по обстоятельствам дела не должно было и не могло их предвидеть. Например, гражданин У. ехал на лошади, запряженной в сани. В санях вместе с ним сидела Л., его малолетняя дочь, и Б. При обгоне трактора сани наехали на бревно, лежащее под снегом, отчего опрокинулись и выпавшая из них Л. попала под трактор и была им задавлена. Установлено, что гражданин У. не предвидел возможности наезда на бревно, падения Л. и ее смерти и по обстоятельствам дела не должен и не мог этого предвидеть (не видел лежащие на дороге под снегом бревна), то есть имело место невиновное причинение вреда².

В причинении смерти отсутствует вина водителя транспортного средства, нарушившего ПДД, в результате чего транспортное средство опрокинулось и был задавлен потерпевший, запрыгнувший за несколько секунд до этого на подножку, если водитель не видел погибшего и конструкция транспортного средства не позволяла увидеть его³.

В подобных ситуациях могут отсутствовать либо оба критерия преступной небрежности (обязанность предвидения и возможность предвидения), либо один из них. Следует отличать казус (случай) от другой разновидности невиновного причинения вреда – невиновного причинения вреда, обусловленного экстремальными ситуациями или нервно-психическими перегрузками⁴. Так, в ч. 2 ст. 28 УК РФ установлено, что «деяние признается также совершенным невиновно, если лицо, его совершившее, хотя и предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но не могло предотвратить эти последствия в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам».

В таких ситуациях законодатель говорит о предвидении наступления последствий, но невозможности их предотвращения лицом в силу экстремальных условий (при проведении специального вида работ, при внезап-

¹ См.: Научные основы квалификации преступлений: учебник / С.Н. Шатилович [и др.]. Тюмень: Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2015. С. 145.

² Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1965. № 9. С. 10-11.

³ Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2003. № 4. С.15-16.

⁴ См.: Научные основы квалификации преступлений: учебник / С.Н. Шатилович [и др.]. С. 146.

ном, близком от автомашины появлении человека или возникновении препятствия и т.д.), когда лицо не может найти способ избежать наступления последствий в силу несоответствия своих психофизиологических качеств данным условиям.

Кроме того, невиновное причинение вреда может иметь место и при нервно-психических перегрузках, которые также исключают возможность предотвращения последствия (в силу специфического состояния организма, например, усталости водителя и т.п.)¹.

§ 4. Лицо, совершившее дорожно-транспортное преступление в состоянии опьянения (чч. 2, 4 и 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ)

Среди активно обсуждаемых проблем квалификации дорожно-транспортных преступлений существует одна из наиболее значимых для правоприменительной практики – дорожно-транспортное преступление, совершенное субъектом в состоянии опьянения, о чем свидетельствует анализ принимаемых следственными и судебными органами решений, а также вопросы, поступающие от следователей ОВД на занятиях по повышению квалификации.

В феврале 2009 года состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, пополнился новым квалифицирующим признаком – совершение данного преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения, в связи с чем редакция указанной статьи была полностью обновлена². Введение более строгой уголовной ответственности для лиц, совершивших преступное нарушение ПДД в состоянии опьянения, является необходимой и адекватной мерой в ответ на сложившуюся в последние годы тревожную ситуацию с количеством дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей.

Так, по данным Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения МВД России, после непродолжительного периода снижения показателей аварийности из-за нарушения ПДД водителями, находившимися в состоянии опьянения, в 2016 году наблюдался их рост: всего произошло 15 669 (+2,1 %) таких дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 4569 (+21,7 %) и ранены 21 315 (+0,4 %)

¹ Там же. При этом в литературе подчеркивается, что «факт наличия нервно-психических перегрузок или экстремальных ситуаций необходимо учитывать при квалификации деяния субъекта или при назначении ему уголовного наказания в ситуации, когда субъект, обладая определенным уровнем своих психофизиологических свойств, способен был избежать наступления общественно опасных последствий» (См.: Морозов В.И., Коткова Ю.С. Невиновное причинение вреда, обусловленное экстремальной ситуацией или нервно-психическими перегрузками. Тюмень, 2005. С. 79).

² О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации: федер. закон от 13 февр. 2009 г. № 20-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2009. № 7. Ст. 788.

человек. При этом снизилось количество дорожно-транспортных происшествий из-за нарушения ПДД водителями, отказавшимися от медицинского освидетельствования на состояние опьянения, и число пострадавших: всего зарегистрировано 4043 (-9,1 %) дорожно-транспортных происшествий, 169 (-16,7%) погибших и 5786 (-6,6%) раненых человек¹. В свою очередь, в 2017 году показатели аварийности из-за нарушения ПДД водителями, находившимися в состоянии опьянения, снижались: всего произошло 14 972 (-4,4 %) таких дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 4336 (-5,1 %) и ранены 20 300 (-4,8 %) человек. Одновременно с этим снизилось количество дорожно-транспортных происшествий из-за нарушения ПДД водителями, отказавшимися от медицинского освидетельствования на состояние опьянения, и число пострадавших в них: всего зарегистрировано 3771 (-6,7 %) дорожно-транспортных происшествий, 156 (-7,7 %) погибших и 5336 (-7,8 %) раненых².

Отечественная судебная психиатрия исходит из того, что простое алкогольное опьянение является нормальной физиологической реакцией организма. В связи с этим, формулируя общие признаки субъекта преступления, законодатель предусмотрел в ст. 23 УК РФ, что лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванного употреблением алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ либо других одурманивающих веществ, подлежит уголовной ответственности (тем самым физиологическое алкогольное опьянение не отнесено к состоянию невменяемости). Кроме того, в силу ч. 1.1 ст. 63 УК РФ в зависимости от характера и степени общественной опасности преступления, обстоятельств его совершения и личности виновного суд, назначающий наказание, может признать отягчающим обстоятельством совершение преступления в состоянии опьянения, вызванном употреблением названных средств и веществ. Отсюда следует, что установление факта совершения преступления в состоянии опьянения не исключает уголовную ответственность, но может учитываться при ее индивидуализации.

С учетом того, что само по себе использование транспортных средств создает повышенную опасность для окружающих (п. 1 ст. 1079 ГК РФ), а управление ими в состоянии опьянения объективно снижает уровень безопасности дорожного движения, Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196 «О безопасности дорожного движения» запрещена эксплуатация транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения (п. 2.1 ст. 19). ПДД также запрещают водителю управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного),

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года. Информационно-аналитический обзор. М.: НИЦ БДД МВД России, 2017. С. 7.

² Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года. Информационно-аналитический обзор. М.: НИЦ БДД МВД России, 2018. С. 7.

под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения (п. 2.7).

За несоблюдение запрета на управление транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения, предусмотрена административная ответственность (ст. 12.8 КоАП РФ)¹. С целью усиления ответственности за несоблюдение анализируемого запрета Федеральным законом от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ в ст. 264 УК РФ были введены новые разновидности состава предусмотренного ею преступления (чч. 2, 4 и 6), связанные с нарушением ПДД и эксплуатации транспортных средств, совершенным лицом, находящимся в состоянии опьянения. Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ данная статья была дополнена примечаниями, согласно которым находящимся в состоянии опьянения признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации².

¹ Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ ст. 12.8 КоАП РФ была дополнена указанием на наступление административной ответственности за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния. При этом годом ранее, когда федеральный законодатель отказался от введенного для водителей абсолютного запрета на содержание алкоголя в крови, эта статья была дополнена примечанием, закрепившим, что предусмотренная ею и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ ответственность наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека (п. 20 ст. 1 Федерального закона от 23 июля 2013 г. № 196-ФЗ).

² В пункте 2 примечаний к ст. 264 УК РФ для целей данной статьи и ст. 264-1 УК РФ используются два критерия признания лица, управляющего транспортным средством, специальным субъектом, указанным в ее частях 2, 4 и 6: 1) установление факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях; 2) невыполнение им законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Согласно пункту 2 Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475, освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения, медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения подлежит водитель транспортного средства, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения¹.

Инструкцией по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», утвержденной приказом Минздрава России от 14 июля 2003 г. № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения», закреплен расширенный перечень критериев, при наличии которых имеются достаточные основания полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения и подлежит направлению на медицинское освидетельствование².

В соответствии с постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных частями 2, 4 и 6 статьи 264 и статьей 264.1 УК РФ, факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ – по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с правилами, утвержденными Правительством РФ, и в порядке, установленном Министерством здравоохранения РФ, либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке, предусмотренном Уголовно-

¹ Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 27. Ст. 3280.

² Перечень критериев, при наличии которых имеются достаточные основания полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения и подлежит направлению на медицинское освидетельствование: 1) запах алкоголя изо рта; 2) неустойчивость позы; 3) нарушение речи; 4) выраженное дрожание пальцев рук; 5) резкое изменение окраски кожных покровов лица; 6) поведение, не соответствующее обстановке; 7) наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе, определяемое техническими средствами индикации, зарегистрированными и разрешенными для использования в медицинских целях и рекомендованными для проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (см.: Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. № 48).

процессуальным кодексом Российской Федерации от 22 ноября 2001 г. № 174-ФЗ (в ред. от 10 октября 2018 г.)¹.

При проведении освидетельствования на состояние алкогольного опьянения должностное лицо, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или должностное лицо военной автомобильной инспекции проводит отбор пробы выдыхаемого воздуха в соответствии с инструкцией по эксплуатации используемого технического средства измерения. Наличие или отсутствие состояния алкогольного опьянения определяется на основании показаний используемого технического средства измерения с учетом допустимой погрешности технического средства измерения².

Заключение о состоянии опьянения в результате употребления наркотических средств, психотропных или иных, вызывающих опьянение, веществ выносится при наличии клинических признаков опьянения и обнаружении при химико-токсикологическом исследовании биологического объекта одного или нескольких наркотических средств, психотропных или иных, вызывающих опьянение, веществ или их метаболитов, вне зависимости от их концентрации (количества). При этом в п. 21 указанной выше Инструкции указано, что положительный результат химико-токсикологического исследования является основанием для вынесения заключения о наличии опьянения в результате употребления наркотических средств, психотропных или иных, вызывающих опьянение, веществ.

Представляется, что к опьянению следует приравнивать и состояние похмельного синдрома, при котором сохраняется наличие в организме одурманивающих веществ, а также продуктов их распада. При «похмелье» наблюдаются сонливость, вялость и усталость водителя, что существенно усиливает риск создания аварийной ситуации.

Таким образом, с юридической точки зрения состояние опьянения лица, управляющего транспортным средством, констатируется при нали-

¹ Далее – УПК РФ. Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 52 (ч. I). Ст. 4921; Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 23 окт. 2018 г.).

² Согласно Инструкции по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», утвержденной приказом Минздрава России от 14 июля 2003 г. № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения», факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, о чем составляется акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. В случае отрицательного результата освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, но при наличии достаточных оснований полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, последний подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

чий абсолютного этилового спирта в выдыхаемом водителем воздухе либо при обнаружении в результате химико-токсикологического исследования биологического объекта (крови, мочи), взятого у водителя, одного или нескольких наркотических средств, психотропных или иных, вызывающих опьянение, веществ или их метаболитов, вне зависимости от их концентрации (количества)¹.

К лицам, находящимся в состоянии опьянения, приравниваются лица, которые не выполнили законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Следует отметить, что данное решение законодателя носит характер юридической фикции, что, впрочем, оправданно, так как законодательство предусматривает одинаковый режим лично-правовой ответственности собственно пьяных водителей и водителей, отказавшихся от прохождения процедуры медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 9 декабря 2008 г. № 25 разъяснил, что водитель, не выполнивший законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (п. 2.3.2 ПДД), в соответствии с п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ признается лицом, находящимся в состоянии опьянения, если направление на медицинское освидетельствование осуществлялось в соответствии с правилами, утвержденными Правительством РФ, и отказ от медицинского освидетельствования (от любого предусмотренного вида исследования в рамках проводимого освидетельствования) зафиксирован должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспорта, в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование либо уполномоченным медицинским работником в акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, в состоянии опьянения, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. В случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования данное лицо признается управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения.

Для вменения рассматриваемого квалифицирующего признака важно установить, что в момент нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств водитель находился в состоянии опьянения. При этом не имеет

¹ См.: Зворыгина С.А., Шарапов Р.Д. Актуальные вопросы квалификации дорожно-транспортного преступления, совершенного субъектом в состоянии опьянения // Вестник МВД России. 2012. № 4. С. 44.

значения время наступления тяжких последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, в результате допущенного нарушения, а именно то, находилось ли лицо в момент наступления данных последствий в состоянии опьянения, либо к этому моменту у него наступило протрезвление. В связи с этим состав дорожно-транспортного преступления по ст. 264 УК РФ не исключается в случае, например, когда пьяный водитель нарушает правила стоянки механического транспортного средства, что приводит к наступлению общественно опасных последствий через определенное время, по прошествии которого состояние опьянения у водителя проходит.

Вменение квалифицирующего признака – состояние опьянения – исключается, если водитель, виновный в преступном нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств, употребил алкоголь, наркотические средства или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, либо даже после допущенного нарушения ПДД, но до наступления тяжких последствий (например, нарушил правила стоянки в трезвом состоянии, а общественно опасные последствия наступили позже, к моменту, когда водитель привел себя в состояние опьянения). Пункт 2.7 ПДД запрещает водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен. Невыполнение этого требования правил влечет административную ответственность по ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ.

Для вменения состояния опьянения как квалифицирующего признака по ст. 264 УК РФ не имеют значения обстоятельства возникновения такого состояния у водителя, совершившего дорожно-транспортное преступление, а именно: привел ли водитель себя сам в состояние опьянения, добровольно употребив алкогольные напитки, наркотические средства или иные одурманивающие вещества, либо водитель был принужден к их употреблению третьими лицами или иным образом насильно приведен в состояние опьянения¹.

Полагаем, что с данной точкой зрения следует согласиться. Справедливы слова Н.И. Пикурова о том, что «устанавливая причинную связь между нарушением специальных правил и наступившими последствиями, следователь должен вычленивать из всех допущенных нарушений только то

¹ «Это означает, – пишет М. Арзамасцев, – что лицо, даже насильственно приведенное в состояние опьянения, но после этого начавшее управление транспортным средством и допустившее нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, должно признаваться виновным с учетом анализируемого квалифицирующего признака» (Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // Уголовное право. 2010. № 1. С. 6). В связи с этим, по мнению М. Арзамасцева, для вменения анализируемого квалифицирующего признака должна быть установлена причинная связь с общественно опасными последствиями не только состояния опьянения, но и еще хотя бы одного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (Арзамасцев М. Указ. соч. С. 7).

действие или бездействие, которое создало возможность наступления опасных последствий и в условиях конкретной обстановки превратило эту возможность в действительность»¹. Сущность квалифицирующего признака, предусмотренного в чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, заключается в том, что состояние опьянения лица, управляющего механическим транспортным средством, является первопричиной дорожно-транспортного происшествия, обуславливая нарушение иных ПДД или эксплуатации транспортных средств, непосредственно приводящих к причинению тяжких последствий данного преступления.

В связи с этим сам факт того, что водитель стал участником дорожно-транспортного происшествия с тяжкими последствиями, находясь при этом в состоянии опьянения, еще не является достаточным основанием для квалификации его действий по указанным частям ст. 264 УК РФ. Необходимо установить, что водитель, управляя транспортным средством в состоянии опьянения, допустил нарушение другого пункта ПДД или эксплуатации транспортных средств, приведшее к созданию аварийной обстановки² и наступлению указанных в законе тяжких последствий. Причем данное нарушение должно быть допущено вследствие нахождения водителя в состоянии опьянения, что соответствует критериям прямой (необходимой) причинной связи, которая «может быть как непосредственной, так и опосредованной по принципу «причина причины есть причина результата»³.

Рассмотрим следующий показательный пример. 10 июля 2007 г. судебной коллегией по уголовным делам Кемеровского областного суда отменен с направлением дела на новое судебное рассмотрение приговор Московского городского суда от 2 мая 2007 г. в отношении С., осужденного по ч. 2 ст. 264 УК РФ. Описывая преступное деяние, признанное доказанным, суд указал, что С., находясь в состоянии алкогольного опьянения, не убедившись в безопасности движения, в нарушение требований пп. 1.5 и 10.1 ПДД, согласно которым «он должен был действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда», а «при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства», совершил наезд на лежащего пешехода – потерпевшего М. Однако, мотивируя свой вывод о

¹ Пикуров Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений. С. 28. См. также: Козаченко И.Я., Ишутин Е.А. Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призме экспертной и судебной оценок: учебное пособие. Тюмень, 1991. С. 28.

² Аварийная обстановка является одним из структурных элементов в механизме дорожно-транспортного преступления и представляет собой «совокупность юридически значимых внешних обстоятельств, возникающих в процессе дорожного движения, в силу которых водитель утрачивает возможность управлять транспортным средством таким образом, чтобы в полной мере обеспечить безопасность движения» (Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2005. С. 7).

³ Шарапов Р.Д. Объективная сторона преступления: лекция. Тюмень, 2008. С. 23.

том, что между нарушением С. ПДД и наступившими последствиями имеется прямая причинно-следственная связь, суд сослался на то, что С., «не убедившись в безопасности своего движения, не выбрал безопасной скорости, не учел требований п. 10.1 ПДД, в результате совершил наезд на потерпевшего М., что повлекло по неосторожности тяжкий вред здоровью потерпевшего».

Таким образом, описывая преступное деяние, признанное доказанным, суд в одном случае сослался на нарушение С. требований ч. 2 п. 10.1 ПДД, а в другом, по существу, на нарушение ч. 1 п. 10.1 ПДД, что является нарушением требований п. 1 ст. 307 УПК РФ, поскольку из приговора не следует, какое именно нарушение ПДД повлекло по неосторожности тяжкий вред здоровью потерпевшего¹.

Для вменения анализируемого квалифицирующего признака должна быть установлена причинная связь с общественно опасными последствиями не только состояния опьянения, но и еще хотя бы одного нарушения ПДД или эксплуатации транспортных средств².

Так же считает В.И. Жулев, по мнению которого «даже нетрезвое состояние водителя – участника ДТП не всегда свидетельствует о том, что этот водитель повинен в случившемся. Это состояние должно трансформироваться в определенные действия (бездействие), связанные например, с превышением скорости движения, выездом на полосу встречного движения, проездом на запрещающий сигнал светофора и т.п., т.е. с теми нарушениями, которые и являются причиной ДТП»³.

Полагаем, что мнения вышеупомянутых ученых следует признать правильными. Сущность квалифицирующего признака, предусмотренного в чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, заключается в том, что состояние опьянения лица, управляющего механическим транспортным средством, является первопричиной дорожно-транспортного происшествия, обуславливая нарушение иных ПДД или эксплуатации транспортных средств, непосредственно приводящих к причинению тяжких последствий данного преступления. В связи с этим сам факт того, что водитель стал участником дорожно-транспортного происшествия с тяжкими последствиями, находясь при этом в состоянии опьянения, еще не является достаточным основанием для квалификации его действий по указанным частям ст. 264 УК РФ. Необходимо установить, что водитель, управляя транспортным средством в состоянии опьянения, допустил нарушение другого ПДД или эксплуатации транспортных средств, приведшее к созданию аварийной обстановки и наступлению указанных в законе тяжких последствий. Причем данное нарушение должно быть допущено вследствие нахождения водителя в со-

¹ Судебная коллегия по уголовным делам Кемеровского областного суда // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 30 мая 2018 г.).

² Арзамасцев М. Указ. соч. С. 7.

³ Жулев В.И. Транспортные преступления. С. 89.

стоянии опьянения, что соответствует критериям прямой (необходимой) причинной связи¹. На это же указывает и судебная практика².

Характерным примером является дело по обвинению С., который Подольским городским судом Московской области был осужден за нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности смерть человека³. Как было установлено, С., находясь в состоянии алкогольного опьянения, нарушил ПДД и совершил наезд на У., причинив его здоровью легкий вред. Однако в результате этого повреждения у потерпевшего У. возникли воспаление, некроз ткани левого бедра, от которого он умер. Согласно заключению экспертизы причинная связь между причиненным У. повреждением и возникшим впоследствии воспалением налицо, но она не является непосредственной, так как основное значение для неблагоприятного исхода имело предшествовавшее травме состояние травмированной конечности вследствие гипертонической болезни потерпевшего. В таком случае дело должно быть прекращено за отсутствием состава преступления. Если не было нарушения, то и не следует искать причинную связь между действиями водителя по устранению внезапно возникших помех движению и наступившими последствиями.

По другому делу Нижневартовским городским судом ХМАО – Югры освобожден от уголовной ответственности за примирением сторон З., который органами предварительного расследования обвинялся в том, что он 25 сентября 2010 г., находясь в состоянии алкогольного опьянения, ставящем под угрозу безопасность движения, умышленно нарушив п. 2.7 ПДД, управлял автомобилем, двигался по левой полосе проезжей части со скоростью около 80-90 км/ч, в нарушение п. 10.2 ПДД превышая максимально разрешенную скорость в населенном пункте (60 км/ч). Продолжая движение в нарушение п. 10.1 ПДД, вел автомобиль, не учитывая особенности транспортного средства, дорожные и метеорологические условия, со скоростью, не обеспечивающей постоянный контроль за движением транспортного средства. Во время движения не справился с управлением автомобиля, в результате чего допустил занос в левую сторону, выезд за пределы проезжей части и опрокидывание. В результате преступной небрежности З. пассажиру причинены телесные повреждения: перелом зубовидного отростка второго шейного позвонка, причинивший тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни. Своими действиями З. нарушил пп. 2.7, 10.1, 10.2 ПДД, что явилось причиной дорожно-транспортного происшествия, повлекшего по неосторожности причинение тяжкого вреда

¹ Зворыгина С.А., Шарапов Р.Д. Актуальные вопросы квалификации дорожно-транспортного преступления, совершенного субъектом в состоянии опьянения // Вестник МВД России. 2012. № 4. С. 48.

² Определение Верховного Суда РФ от 5 окт. 2006 г. № 57-Д06-15. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Уголовное дело № 1-28/2011 // Архив Беловского районного суда Кемеровской области.

³ Уголовное дело № 1-987/00 // Архив Подольского городского суда Московской области.

здоровью потерпевшей, то есть совершил преступление, предусмотренное ч. 2 ст. 264 УК РФ¹.

В анализируемом примере суд попытался обосновать причинно-следственную связь между нарушением п. 2.7 ПДД (запрет управления транспортным средством в состоянии опьянения) и тяжкими последствиями посредством указания на аварийную обстановку, создаваемую пьяным водителем (угроза безопасности дорожного движения).

В судебных решениях используются и другие приемы обоснования наличия причинной связи между управлением транспортным средством в состоянии опьянения и наступившими общественно опасными последствиями: «управляя автомобилем невнимательно в силу алкогольного опьянения»², «находясь в состоянии алкогольного опьянения, ставящем под угрозу безопасность движения»³, «вследствие состояния опьянения потерял контроль над управлением транспортным средством»⁴, «поставив себя в условия, при которых не был в состоянии обеспечить безопасность движения»⁵, «в силу алкогольного опьянения, лишавшем его возможности правильно оценивать дорожную обстановку»⁶ и др.

Сказанное позволяет заключить, что квалификация нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения, по чч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ возможна при установлении одновременного наличия следующих обстоятельств:

- 1) наличие в поведении субъекта состава преступления, предусмотренного чч. 1, 3 или 5 ст. 264 УК РФ;
- 2) нахождение субъекта в момент нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в состоянии опьянения;
- 3) наличие причинной связи между состоянием опьянения и нарушением правил, повлекшим тяжкие последствия.

¹ Постановление Нижневартовского городского суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры о прекращении уголовного дела в отношении З., обвиняемого по ч. 2 ст. 264 УК РФ // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 21 апр. 2018 г.).

² Приговор Южно-Курильского районного суда Сахалинской области по уголовному делу № 1-25/11 по обвинению У. в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ // Там же (дата обращения: 21 апр. 2018 г.).

³ Постановление Нижневартовского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры о прекращении уголовного дела в отношении А. // Там же (дата обращения: 21 апреля 2018 г.).

⁴ Приговор Центрального районного суда г. Тюмени по уголовному делу № 1-321-11 по обвинению П. в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ // Там же (дата обращения: 21 апр. 2018 г.).

⁵ Приговор Головинского районного суда г. Москвы по уголовному делу № 1-481/11 по обвинению П. в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ // Там же (дата обращения: 21 апр. 2018 г.).

⁶ Приморский районный суд г. Санкт-Петербурга. Приговор по уголовному делу по обвинению В. в совершении преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ // Там же (дата обращения: 21 апр. 2018 г.).

Между тем приведенный алгоритм квалификации не согласуется с действующей редакцией соответствующего квалифицирующего признака, предусмотренного чч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ. В частности, формулировка «Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения» не учитывает последнее из вышеупомянутых обстоятельств – наличие причинной связи между состоянием опьянения и нарушением правил, повлекшим тяжкие последствия. Ее буквальное толкование позволяет привлекать к более строгой уголовной ответственности как тех водителей, которые нарушили правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств по причине нахождения за рулем в состоянии опьянения, так и тех водителей, которые хотя и находились в момент управления транспортным средством в состоянии опьянения, однако последнее не было связано с преступным нарушением ими соответствующих правил. Достаточно лишь установить, что в момент нарушения правил безопасности водитель находился в состоянии опьянения.

Нарушение некоторых правил эксплуатации механических транспортных средств (управление транспортным средством с неисправностями, с которыми запрещена его эксплуатация) может не быть связано с состоянием опьянения водителя, если по обстоятельствам происшествия состояние опьянения никак не влияло на аварийную обстановку, возникшую исключительно вследствие неисправности транспортного средства. В этом случае состояние опьянения не является необходимым условием наступления общественно опасных последствий, поскольку их наступление было закономерно и в трезвом состоянии водителя. Очевидно, что при таком условии по смыслу закона вменение состояния опьянения как квалифицирующего признака в ст. 264 УК РФ исключено. Однако редакция диспозиции данной статьи свидетельствует об обратном, что создает опасность объективного вменения по делам о дорожно-транспортных преступлениях.

Приведем наглядный пример. Гражданин Б., употребив спиртные напитки, отправился с пассажирами Е., К. и О. на автомобиле ВАЗ-2106 в соседний поселок. Б. нарушил требования п.п. 2.1.2 и 2.7 ПДД, так как никто из пассажиров во время движения автомобиля не был пристегнут ремнями безопасности. В пути следования автомобиль под управлением Б. начал обгонять попутный автомобиль «Хонда», которым управлял водитель И. Последний нарушил правила обгона, предусмотренные пп. 11.1, 11.2 ПДД, в результате чего произошло столкновение автомобиля И. со встречным транспортным средством, а также с автомобилем ВАЗ-2106, которым управлял Б. Водитель И. погиб на месте происшествия, а находящемуся на переднем сиденье автомобиля ВАЗ-2106 пассажиру К. был причинен тяжкий вред здоровью. Б. был осужден по ч. 2 ст. 264 УК РФ к двум

годам лишения свободы условно с лишением права управлять транспортным средством на срок три года¹.

По нашему мнению, органы расследования и суд неверно оценили содеянное Б. как нарушение ПДД, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Несмотря на то, что главным виновником дорожно-транспортного происшествия был признан погибший И., вина Б. в причинении тяжкого вреда здоровью пассажиру не исключается, поскольку Б. также нарушил ПДД. Суд на основании автотехнической экспертизы пришел к правильному выводу о том, что в случае, если бы Б. выполнил требование п. 2.1.2 ПДД и К. был пристегнут ремнем безопасности, то последний избежал бы тяжелой травмы головы. При этом суд не исследовал вопрос о причинной связи состояния опьянения Б. с допущенным им нарушением ПДД, положив в основу обвинения акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. На наш взгляд, отсутствует причинная связь между состоянием опьянения, в котором находился Б. во время управления транспортным средством, допущенным им нарушением и наступившими последствиями, поскольку они были бы неизбежны и в том случае, если бы Б. управлял автомобилем в трезвом состоянии.

Более подробно следует остановиться на уголовно-правовом анализе вопросов признания водителя находящимся в состоянии опьянения в случае, если он скрылся с места дорожно-транспортного происшествия, имеющего признаки преступления, предусмотренного чч. 2, 4 и 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ.

В пункте 1 ст. 31 Конвенции о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) (с изм. от 28 сентября 2004 г.) указывается на следующие обязанности водителя в случае дорожно-транспортного происшествия: по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения (подп. «а»), а когда в результате дорожно-транспортного происшествия имеются раненые или убитые, сообщить об этом в службу дорожного движения и, если ему не разрешено покинуть место происшествия или если он не должен оказать помощь раненым или получить медицинскую помощь сам, возвратиться к месту происшествия или оставаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения (подп. «д»)². Введение обязанности лица, подозреваемого в совершении правонарушения во время управления транспортным средством под влиянием алкоголя, пройти исследование для определения его состоя-

¹ Приговор Исетского районного суда Тюменской области по уголовному делу по обвинению Б. в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 21 апр. 2018 г.).

² Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене, 8 ноября 1968 г.) (с изм. от 28 сентября 2004 г.) (вместе с «Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов») (с изм. и доп. от 3 марта 1992 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ния, когда его поведение свидетельствует об алкогольном опьянении, равно как и установление ответственности за несоблюдение этой обязанности вытекают из Резолюции (73) 7 Комитета Министров Совета Европы от 22 марта 1973 г. «О наказании за нарушения правил дорожного движения, совершенные при управлении транспортным средством под воздействием алкоголя», требующей обеспечения в национальном законодательстве принципа, в силу которого никто не может отказаться или уклониться в указанном случае от проведения теста дыхания, анализа крови или медицинского освидетельствования¹.

Приведенным положениям корреспондируют предписания ПДД, обязывающие водителя не покидать место дорожно-транспортного происшествия и ожидать прибытия сотрудников полиции (пп. 2.5 и 2.6), а также проходить по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения (п. 2.3.2). При наступлении же тяжких последствий в результате нарушения ПДД лицом, управляющим транспортным средством (тяжкий вред здоровью, смерть) признаки опьянения устанавливаются и оцениваются с учетом законодательно определенных правил уголовного судопроизводства, для которого нормы уголовного закона, как отметил в 2013 г. Конституционный Суд РФ служат материально-правовой предпосылкой².

В настоящее время невыполнение обязанностей в связи с совершением дорожно-транспортного происшествия, включая оставление водителем в нарушение ПДД места такого происшествия, участником которого он являлся, влечет административную ответственность по ст. 12.27 КоАП РФ. Между тем ст. 264 УК РФ не предполагает отнесение к специальным субъектам, предусмотренным ее чч. 2, 4 и 6, лиц, покинувших место ДТП, независимо от причин и мотивов, обусловивших такое поведение. При этом оставление места дорожно-транспортного происшествия может быть продиктовано, в частности, стремлением водителя скрыть факт опьянения, чтобы избежать таким образом привлечения к более строгой уголовной ответственности, оно не равнозначно ни установлению факта опьянения, ни

¹ Резолюция (73) 7 Комитета Министров Совета Европы от 22 марта 1973 г. «О наказании за нарушения правил дорожного движения, совершенные при управлении транспортным средством под воздействием алкоголя» // Совет Европы и Россия: сб. док. М.: Юрид. лит., 2004. С. 655-656.

² По делу о проверке конституционности положений части первой статьи 10 Уголовного кодекса Российской Федерации, части второй статьи 24, части второй статьи 27, части четвертой статьи 133 и статьи 212 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан С.А. Боровкова и Н.И. Морозова: постановление Конституционного Суда РФ 19 нояб. 2013 г. № 24-П // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 5 мая 2018 г.).

отказу от прохождения освидетельствования, предусмотренным п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ.

В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 разъясняется, что водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, в состоянии опьянения, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством; в случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования данное лицо признается управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения (п. 10.2).

Из этого следует, что установление состояния опьянения на момент управления транспортным средством исключительно по результатам освидетельствования или судебной экспертизы интерпретируется в правоприменительной практике как относящееся ко всем специальным субъектам преступлений, предусмотренных частями 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, включая тех, кто покинул место дорожно-транспортного происшествия до прибытия уполномоченного должностного лица. В результате управлявшие транспортными средствами лица, оставшиеся на месте дорожно-транспортного происшествия в соответствии с ПДД (в отношении которых факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ надлежащим образом установлен либо которые не выполнили законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения), оказываются в неравном (худшем) положении по сравнению с лицами, скрывшимися с места дорожно-транспортного происшествия, в отношении которых возможность подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления в соответствии с п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ, по сути, утрачивается.

С учетом изложенного конституционность положений п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ была обоснованно поставлена под сомнение в запросе Ивановского областного суда, в кассационном производстве которого находилось уголовное дело в отношении гражданина Ж., признанного приговором Фрунзенского районного суда г. Иваново от 24 октября 2016 г. виновным в совершении предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ преступления, выразившегося в том, что 22 марта 2015 года, управляя автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, он допустил нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц. При этом суд первой инстанции установил, что Ж. скрылся с места дорожно-транспортного происшествия до прибытия сотрудников полиции, был объявлен в розыск и явился в следственный орган лишь 16 марта 2016 г., в связи с чем вывод суда об управлении автомобилем в состоянии опьянения был основан не на ре-

зультатах медицинского освидетельствования Ж., а на исследовании иных собранных по делу доказательств¹.

Отвергая доводы апелляционных жалоб осужденного и его адвоката о невозможности установить факт опьянения водителя в момент аварии иначе как путем проведения освидетельствования или судебной экспертизы и оставляя приговор без изменения, Ивановский областной суд, исходя, помимо прочего, из адресованного водителю, причастному к дорожно-транспортному происшествию, в котором погибли или ранены люди, требования ожидать сотрудников полиции (п. 2.6 ПДД), указал, что действия Ж., который скрылся с места аварии до прибытия сотрудников полиции и продолжал скрываться в дальнейшем, по своей сути равнозначны отказу от прохождения освидетельствования (постановление от 30 января 2017 г.). Судья того же суда в передаче жалобы адвоката Ж. для рассмотрения в кассационном порядке отказал (постановление от 4 мая 2017 г.), однако судья Верховного Суда РФ счел доводы стороны защиты о неправомерном признании Ж. находящимся в состоянии опьянения заслуживающими внимания и подлежащими оценке в судебном заседании президиума Ивановского областного суда, поскольку после дорожно-транспортного происшествия освидетельствование Ж. не проводилось, а ко времени его задержания возможность установить факт опьянения при управлении автомобилем была уже утрачена (постановление от 28 сентября 2017 г.).

В свою очередь, Ивановский областной суд, придя к выводу о наличии неопределенности в вопросе о том, соответствует ли Конституции РФ подлежащий применению в рассматриваемом им деле п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ, постановлением от 17 ноября 2017 года производство по делу приостановил и обратился в Конституционный Суд РФ с запросом о проверке его конституционности.

Конституционный Суд РФ в своем постановлении 25 апреля 2018 г. № 17-п рассмотрел запрос Ивановского областного суда и сделал следующие основные выводы:

1. Невозможность установить факт употребления лицом, управлявшим транспортным средством, вызывающих алкогольное опьянение веществ (по причине удаленности медицинского учреждения, отсутствия специалистов для проведения освидетельствования или экспертизы и др.), исходя из принципа презумпции невиновности, не должна расцениваться как допускающая выявление признака специального субъекта преступлений, предусмотренных чч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, иными способами.

2. Пункт 2 примечаний к ст. 264 УК РФ не соответствует Конституции РФ, ее статьям 15 (ч. 2), 19 (чч. 1 и 2) и 55 (ч. 3) в той мере, в какой в системе действующего правового регулирования он ставит лицо, управ-

¹ По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда: постановление Конституционного Суда РФ от 25 апр. 2018 г. № 17-п // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 5 мая 2018 г.).

лявшее транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения, если оно совершило нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности предусмотренные ст. 264 УК РФ тяжкие последствия, и скрылось с места дорожно-транспортного происшествия, в преимущественное положение – с точки зрения последствий своего поведения – по сравнению с лицами, управлявшими транспортными средствами и оставшимися на месте дорожно-транспортного происшествия, в отношении которых факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ надлежащим образом установлен либо которые не выполнили законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

При этом Конституционный Суд РФ в постановлении от 25 апреля 2018 г. № 17-п указал на необходимость устранения в законодательном порядке выявленного пробела в уголовно-правовом регулировании следующими возможными способами: во-первых, исключить двойную – по последствиям и по признакам субъекта – дифференциацию уголовной ответственности за нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств путем возвращения к выделению в ст. 264 УК РФ трех частей (как это было до принятия Федерального закона от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ), в рамках которых дальнейшее определение объема уголовно-правовых последствий осуществляется на стадии индивидуализации ответственности судом, а во-вторых, изменить вид ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия посредством его криминализации в форме самостоятельного состава преступления. Конституционный Суд РФ также не исключил и иные варианты законодательных решений, призванных нейтрализовать то преимущественное положение, которое создает п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ для лиц, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, нарушивших ПДД и скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия.

Кроме того, Конституционный Суд РФ установил следующий порядок исполнения своего постановления от 25 апреля 2018 г. № 17-п:

1. Федеральному законодателю надлежит не позднее чем через год после вступления данного Постановления в силу устранить выявленные Конституционным Судом РФ неконституционные аспекты правового регулирования ответственности за нарушение ПДД, совершенное лицом, управлявшим транспортным средством и скрывшимся с места дорожно-транспортного происшествия.

2. Если до установленного данным постановлением срока законодатель не внесет в правовое регулирование необходимых изменений, вытекающих из данного постановления, п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ утрачивает силу, что в контексте правовой позиции о недопустимости ухудшения правового положения граждан в отношениях с государством на основе

постановлений Конституционного Суда РФ будет означать также и невозможность применения чч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ¹.

На наш взгляд, целесообразно законодательно уточнить редакцию квалифицирующего признака, предусмотренного чч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, чтобы напрямую подчеркнуть то обстоятельство, что состояние опьянения лица, управляющего автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, нарушившим ПДД или эксплуатации транспортных средств, должно находиться в причинной связи с допущенным нарушением и наступившими тяжкими последствиями. Например, в соответствии с § 315с УК ФРГ преступным нарушением правил безопасности дорожного движения является поведение лица, которое, участвуя в дорожном движении, ведет транспортное средство, «находясь в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием другого одурманивающего вещества, вследствие чего не может безопасно вести транспортное средство»². Такая же законодательная формулировка предусматривается в § 315а, § 316 УК ФРГ, устанавливающих ответственность за нарушение правил безопасности движения железнодорожного, водного и воздушного транспорта и за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

В связи с этим следует согласиться с ранее предложенной в научной литературе новой редакцией соответствующего квалифицирующего признака в ст. 264 УК РФ: *«Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом вследствие нахождения в состоянии опьянения»*³.

Небезынтересным представляется вопрос об уголовно-правовой оценке фактической ошибки субъекта дорожно-транспортного преступления относительно наличия или отсутствия у него состояния опьянения. Разумеется, ложное мнение лица относительно наличия у него состояния опьянения не влияет на квалификацию дорожно-транспортного преступления как совершенного при отсутствии соответствующего квалифицирующего признака.

На практике, впрочем, остается проблема отсутствия ясности в обоснованности наказания водителей транспортных средств, которые помимо своей воли, вследствие обмана или случайно (например, в напитках или пище) употребили алкогольный напиток, определенное наркотическое

¹ По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда: постановление Конституционного Суда РФ от 25 апр. 2018 г. № 17-п // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 5 мая 2018 г.).

² Уголовный кодекс ФРГ / пер. с нем. М.: Зерцало, 2000. С. 177.

³ См.: Зворыгина С.А., Шарапов Р.Д. Актуальные вопросы квалификации дорожно-транспортного преступления, совершенного субъектом в состоянии опьянения // Вестник МВД России. 2012. № 4. С. 48-49.

средство, психотропное или одурманивающее вещество, приведшее к опьянению.

По мнению ученых-юристов, неправильное представление субъекта относительно наличия или отсутствия у него состояния опьянения следует расценивать как разновидность фактической ошибки относительно общественной опасности совершаемого деяния. Более сложной является ситуация, когда лицо ошибочно считает себя трезвым (например, лицо полагало, что прошло уже много времени после употребления алкоголя)¹.

На наш взгляд, извинительная фактическая ошибка лица относительно отсутствия у него состояния опьянения в юридическом смысле слова с практической точки зрения возможна далеко не всегда. У водителя, осознанно употребившего алкоголь, наркотики, психотропные или иные одурманивающие вещества накануне дорожно-транспортного происшествия, не может быть оснований для вывода о том, что указанные вещества отсутствуют в его организме, даже если не наблюдаются выраженные клинические признаки состояния опьянения. Также нет оснований для извинительной ошибки у водителя, в организме которого оказались алкоголь или иные одурманивающие вещества помимо его воли (например, при употреблении напитков с незаметной долей спирта или иных одурманивающих веществ, лекарственных препаратов), однако испытывающего клинические признаки опьянения (неустойчивость позы, нарушение речи и т.п.). В частности, это объясняется характерными свойствами алкоголя (выраженный вкус, резкий запах), что практически исключает обманное или случайное его употребление.

И лишь когда обстоятельства попадания в организм лица одурманивающих веществ ему действительно не известны и лицо не испытывает выраженных клинических признаков состояния опьянения, имеет место фактическая ошибка субъекта относительно отсутствия у него состояния опьянения, о чем он не мог знать. Очевидно, в подобных ситуациях доза одурманивающих препаратов, находящихся в организме субъекта, настолько мала, что не способна вызвать у него атипичное психофизиологическое состояние, ставшее причиной дорожно-транспортного происшествия с тяжкими последствиями. При таком условии вменение рассматриваемого квалифицирующего признака исключается.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения»² УК РФ был дополнен статьей 264.1, предусматривающей уголовную ответственность за управление автомобилем или другим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, ранее подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполне-

¹ Арзамасцев М. Указ. соч. С. 5.

² Рос. газ. 2015. 12 янв.

ние законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ.

Обозначенный шаг законодателя можно характеризовать как установление административной преюдиции за повторное совершение административного правонарушения.

Аналогичная норма уже существовала в уголовном законодательстве (ст. 211.1 УК РСФСР 1960 года). Согласно ей лица, управляющие транспортными средствами в состоянии опьянения, подлежали уголовной ответственности в случае лишения их водительских прав (или применения мер административного взыскания к лицам, не имевшим этих прав) за управление транспортом в состоянии опьянения.

Согласно действующим положениям фиксация и установление состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, происходят исключительно на начальных стадиях административного производства (возбуждение дела об административном правонарушении, административное расследование). Так, при выявлении водителя с признаками опьянения должностное лицо ГИБДД первоначально обязано возбудить дело об административном правонарушении, применяя при этом меры обеспечения производства по делу (направление на медицинское освидетельствование, отстранение от управления транспортным средством). На основании доступа уполномоченных сотрудников к оперативно-справочным учетам должностное лицо устанавливает факт повторности и в случае ее установления квалифицирует совершенное деяние как преступление.

Производство по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, основывается на результатах первоначального административного производства, в ходе которого устанавливаются все первичные признаки указанного состава преступления. При этом первоначальными документами уголовного дела служат протоколы, предусмотренные исключительно административным законодательством (например, протокол об отстранении от управления транспортным средством; акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения; протокол о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения; акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения)¹.

Следует согласиться с учеными-юристами, по мнению которых необходимым квалификационным признаком состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, является назначение субъекту административного и уголовного наказания².

¹ См. подробнее: Дворников А. Проблемы уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения // Уголовное право. 2017. № 2. С. 39-46.

² Ильин И.В., Шевченко О.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» (админи-

Анализируя методы борьбы с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, следует кратко остановиться на зарубежном опыте в данной области. Помимо ужесточения законодательства, в большинстве иностранных государств приоритет отдается профилактике и повышению сознательности всех участников дорожного движения. При этом, например, полицейские Китая проверяют водителей прямо на перекрестках, пока горит красный свет. Осознание неотвратимости задержания сотрудниками правоохранительных органов признается за рубежом наиболее эффективным способом удержать водителей от нахождения за рулем в состоянии опьянения.

Что касается законодательных норм, применяемых в различных странах в отношении водителей, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, то они различны. Это и штраф, и временное лишение права на управление транспортными средствами, лишение свободы, и даже смертная казнь. Последний вид уголовного наказания по отношению к нетрезвым водителям используется только в Китае. Там управление автотранспортом в нетрезвом состоянии квалифицируется как преступление, за которое можно лишиться водительских прав, заплатить крупный штраф либо подвергнуться лишению свободы. Однако если по вине нетрезвого водителя погибли люди, то виновнику дорожно-транспортного происшествия может быть назначено наказание в виде смертной казни через расстрел. В судебной практике Китая такие случаи уже имеются: в 2009 и 2010 годах к смертной казни приговорили двух водителей, которые в состоянии алкогольного опьянения совершили массовый наезд на пешеходов (пострадали от 5 до 11 человек, в том числе несколько человек погибли)¹.

В законодательстве некоторых зарубежных государств в качестве дополнительных видов уголовных наказаний предусмотрены штрафные работы, блокирование и конфискация транспортного средства.

Таким образом, в настоящее время удержать пьяных водителей от управления транспортным средством может только осознание ими неотвратимости наказания.

стративно-правовые и уголовно-правовые аспекты) // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2016. № 3. С. 141.

¹ Водитель, сбивший 11 человек, приговорен к смерти в КНР. URL: <http://www.newsinfo.ru> (дата обращения: 4 апр. 2018 г.).

§ 5. Лицо, ответственное за техническое состояние транспортных средств (ст. 266 УК РФ)

В соответствии со ст. 266 УК РФ преступлением признается недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть человека либо смерть двух или более лиц.

Субъект данного альтернативного состава преступления не получил однозначного законодательного описания. В части выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств субъект преступления указан прямо – лицо, ответственное за техническое состояние транспортных средств. Очевидно, в этом случае субъект преступления специальный¹. Субъект недоброкачественного ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования в диспозиции ч. 1 ст. 266 УК РФ не назван. В теории уголовного права и судебной практике, учитывая специфичность данного общественно опасного деяния, это породило дискуссию о том, каким – общим или специальным – является субъект недоброкачественного ремонта.

«Субъектом недоброкачественного ремонта, – пишет А.И. Коробеев, – является любое физическое вменяемое, достигшее 16-летнего возраста лицо, фактически выполняющее работу по ремонту транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования: слесарь, механик, электрик, наладчик оборудования и т.п.»². Такого же мнения придерживается А.И. Чучаев³.

По словам В.И. Жулева, перечислить всех лиц, которые фактически могут производить ремонт автомобилей и других видов транспортных средств, практически невозможно. Это может быть сам владелец индивидуального транспортного средства, член его семьи и любой другой человек, которому он доверил осуществление ремонта. «Иначе говоря, – заключает В.И. Жулев, – субъектами преступления может оказаться любое лицо, которое фактически осуществляло некачественный ремонт, ставший причиной ДТП»⁴.

¹ См. подробнее: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. С. 110.

² Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 161.

³ Уголовное право России: учебник для вузов: в 2 т. Т. 2. Особенная часть / под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова. М., 2000. С. 571.

⁴ Жулев В.И. Транспортные преступления. С. 111. См. также: Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Ташкент, 1990. С. 15; Хабаров А.В. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. С. 18; Уголовное право. Особенная часть: учебник для вузов / отв. ред. И.Я. Козаченко [и др.]. М., 2001. С. 542; Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учебник / под ред. Л.В.

Иной позиции придерживается А.В. Агафонов: «Субъект преступления при недоброкачественном ремонте... и выпуске в эксплуатацию... специальный, т.е. вменяемое физическое лицо, достигшее 16-летнего возраста, ответственное за техническое состояние транспортных средств, а также путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования»¹.

Специальным считает субъекта преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, И.М. Тяжкова, которая полагает: «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»². В противном случае «понятие субъекта недоброкачественного ремонта чрезмерно расширяется – им может быть любое лицо, “покопавшееся” в моторе автомашины собственника и заявившее, что отремонтировало ее»³.

По словам В.Н. Бурлакова, субъект недоброкачественного ремонта специальный, «им является лицо, достигшее 16-летнего возраста, которое выполнило эту работу в силу определенных обязанностей, вытекающих из трудового договора с организацией любой организационно-правовой формы и формы собственности, осуществляющей перевозки пассажиров и грузов автомобильным и городским электрическим транспортом (слесарь, механик, электрик, наладчик оборудования и т.п.), а также владелец-предприниматель либо работник авторемонтной мастерской, имеющий лицензию на осуществление предпринимательской деятельности»⁴.

По мнению В.Г. Павлова, субъектом недоброкачественного ремонта не может быть лицо в возрасте 16 лет. «Им, – пишет ученый, – обязательно должен быть специалист соответствующей квалификации, который в силу

Иногамовой-Хегай, А.И. Рарога, А.И. Чучаева. М., 2004. С. 493; Российское уголовное право. Особенная часть: учебник / под ред. М.П. Журавлева и С.И. Никулина. М., 1998. С. 330; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / отв. ред. А.А. Чекалин; под ред. В.Т. Томина, В.В. Сверчкова. М., 2006. С. 967.

¹ Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. С. 50.

² Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 165.

³ Там же.

⁴ Уголовное право России. Особенная часть / под ред. Н.М. Кропачева, Б.В. Волженкина, А.И. Бойцова. СПб., 2010. С. 1123. См. также: Уголовное право России. Часть Особенная: учебник для вузов / отв. ред. Л.Л. Кругликов. М., 1999. С. 591. К таким лицам могут быть отнесены работники государственных, общественных или коммерческих организаций, на которых инструкциями, правилами или соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного или должностного положения возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств (Шатилович С.Н. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 14) // Уголовное право России. Особенная часть: учебник / П.В. Агапов [и др.]; отв. ред. Р.А. Сабитов. 2-е изд., перераб. и доп. Тюмень: Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2013. С. 502).

своих служебных обязанностей несет ответственность за техническое состояние конкретного транспортного средства, участка пути или дороги, а также средств сигнализации и связи, то есть лицо, наделенное дополнительными признаками по отношению к общему субъекту преступления»¹.

Аналогичное понимание субъекта недоброкачественного ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования сложилось в судебной практике. Как указано в п. 18 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25, «субъектами преступления, предусмотренного статьей 266 УК РФ, могут быть как работники автотранспортных организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов автомобильным и городским электрическим транспортом, так и работники других 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, а также владельцы-предприниматели либо работники авторемонтных мастерских, имеющие лицензию на осуществление предпринимательской деятельности, которые произвели недоброкачественный ремонт, повлекший по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть»².

Из данного разъяснения следует, что Пленум Верховного Суда РФ ограничил круг субъектов недоброкачественного ремонта только работниками 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. Другими словами, речь идет о тех лицах, которые производят ремонт транспорта или транспортного оборудования на профессиональной основе, занимая соответствующую должность в транспортно-ремонтной или иной организации или оказывая авторемонтные услуги в порядке индивидуальной предпринимательской деятельности. К сожалению, в указанном постановлении Пленума Верховного Суда РФ, а также в работах авторов, разделяющих его позицию, остался без ответа вопрос о квалификации недоброкачественного ремонта, повлекшего тяжкие последствия, совершенного частным лицом, не являющимся уполномоченным на то работником транспортной или иной организации, станции технического обслуживания, а также лицом, оказывающим услуги по ремонту транспортных средств без лицензии на осуществление этого вида предпринимательской деятельности.

¹ Павлов В.Г. Квалификация преступлений со специальным субъектом. С. 215.

² О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 дек. 2008 г. № 25 // Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 5.

На наш взгляд, обозначенная позиция судебной практики и соответствующее ей мнение некоторых ученых-юристов достаточно спорны. Нет никаких оснований к ограничительному толкованию субъекта недоброкачественного ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования как с законодательной, так и с практической и теоретической точек зрения.

Во-первых, диспозиция ч. 1 ст. 266 УК РФ, как уже отмечалось, не предусматривает каких-либо дополнительных признаков субъекта недоброкачественного ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования. В связи с этим буквальное толкование данной уголовно-правовой нормы дает основание считать, что субъект недоброкачественного ремонта является общим (физическим вменяемым лицом, достигшим 16-летнего возраста).

Во-вторых, ограничение круга субъектов недоброкачественного ремонта по ст. 266 УК РФ неизбежно приводит к неоправданной дифференциации уголовной ответственности уполномоченных работников организаций, осуществивших недоброкачественный ремонт транспортных средств, с одной стороны, и лиц, не являющихся таковыми, с другой стороны, фактически виновных в совершении одного и того же общественно опасного посягательства.

Получается, что недоброкачественный ремонт, повлекший тяжкие последствия, совершенный частным лицом, которое не является уполномоченным на то работником транспортной или иной организации, не может квалифицироваться по ст. 266 УК РФ, а должен влечь уголовно-правовую оценку по более суровой ст. 267 УК РФ, как приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования. Санкции за совершение данного преступления средней тяжести, особенно за квалифицированные его составы, предусматривают значительно более строгое наказание по сравнению с санкциями ст. 266 УК РФ и сравнимы с санкциями за тяжкие преступления. При этом основание уголовной ответственности наличествует не только в случае, если в результате недоброкачественного ремонта наступили по неосторожности последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти человека, но и в случае причинения крупного ущерба, с учетом еще и того, что уголовная ответственность по ст. 267 УК РФ за совершение данного посягательства возможна с 14-летнего возраста. Что касается ст. 109 УК РФ «Причинение смерти по неосторожности» и ст. 118 УК РФ «Причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности», то их применение в анализируемой ситуации исключается в связи с тем, что соответствующее деяние предусмотрено специальной уголовно-правовой нормой, то есть ст. 267 УК РФ. В итоге, работники транспортных организаций и другие лица, осуществляющие ремонт транспорта в силу занимаемого служебного положения, которые по должности обязаны соблюдать регламенты и нормативы ремонта, оказываются в привилегированном положении при при-

влечении их к уголовной ответственности за недоброкачественный ремонт транспорта, тогда как обычные граждане за совершение аналогичного транспортного преступления будут нести самую строгую уголовную ответственность, что, конечно же, трудно признать обоснованным.

Аналогичная ситуация наблюдается при уголовно-правовой оценке недоброкачественного ремонта, совершенного лицом, оказывающим услуги по ремонту транспортных средств без лицензии на осуществление этого вида предпринимательской деятельности. Однако здесь вопрос о квалификации осложняется преодолением коллизии между ст. 267 УК РФ и квалифицированными составами ст. 238 УК РФ (производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности), параллельно с тем то, что нелицензированный ремонт транспорта при прочих условиях может расцениваться как незаконное предпринимательство по ст. 171 УК РФ.

В-третьих, недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования означает выполнение работ по исправлению повреждений, устранению дефектов, замене элементов транспортных объектов с отступлением от установленных соответствующими правилами стандартов и нормативов, обеспечивающих послеремонтное безопасное функционирование транспорта¹. Как разъяснил Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 9 декабря 2008 г. № 25, «под недоброкачественным ремонтом транспортного средства следует понимать неустранение всех неисправностей в соответствии с технологическими правилами и нормативами либо установку недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортного средства). В связи с этим необходимо выяснять, нарушение каких конкретно правил и нормативов повлекло наступление последствий, указанных в статье 266 УК РФ. Для установления таких нарушений и фактов использования при ремонте недоброкачественных деталей и узлов надлежит при наличии к тому оснований назначать автотехническую экспертизу»².

Технические регламенты, стандарты, нормативы и иные правила ремонта транспортных средств и транспортного оборудования, будучи по существу техническими нормами, не содержат ограничения действия по кругу лиц и должны приниматься к руководству любым лицом, осуществляющим ремонт того или иного вида транспорта или оборудования. Наличие в руководствах по эксплуатации транспортных средств рекомендаций о производстве определенных видов ремонтных работ, замене технически сложных узлов и деталей работниками авторизованных станций технического обслуживания или других специализированных сервисных организаций не устраняет обязанности любого другого лица соблюдать техниче-

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 156.

² Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 5.

ские нормативы ремонтных работ, если оно приступило к их выполнению. Равная обязанность соблюдать технические нормы ремонта транспортных средств и транспортного оборудования любым лицом, фактически производящим такой ремонт, предполагает и равную ответственность за недоброкачественный ремонт.

Таким образом, любое лицо, осуществившее недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, должно подлежать уголовной ответственности по ст. 266 УК РФ, поскольку субъект этого преступления общий. Данное разъяснение целесообразно отразить в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25.

В связи с этим заслуживает внимания позиция законодателя Беларуси, который в качестве субъекта недоброкачественного ремонта транспортного средства или путей сообщения в ст. 313 УК Республики Беларусь определил лицо, выполняющее ремонтные работы¹. Этим особо подчеркивается, что субъектом данного транспортного преступления является любое лицо, которое осуществляет ремонт транспортного средства или иного транспортного оборудования.

Если недоброкачественный ремонт механического транспортного средства произвело лицо, которое затем управляло данным транспортным средством, что привело к дорожно-транспортному происшествию с тяжкими последствиями, то содеянное, по нашему мнению, следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ. Прямой причиной наступления общественно опасных последствий в этом случае является эксплуатация технически неисправного транспортного средства в нарушение правил его эксплуатации. При этом следует установить неосторожную форму вины в форме преступной небрежности. В противном случае деяние необходимо квалифицировать по ст. 266 УК РФ.

Субъект выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств специальный. Им является лицо, ответственное за техническое состояние транспортных средств. В соответствии с разъяснением, содержащимся в п. 17 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25, «под выпуском в эксплуатацию (действиями или бездействием) технически неисправных транспортных средств следует понимать невыполнение должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями. К таким лицам могут быть отнесены работники государственных, общественных или коммерческих организаций, на которых инструкциями, правилами или соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного или должностного

¹ Уголовный кодекс Республики Беларусь. СПб., 2001. С. 354.

положения возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств»¹.

Аналогичное разъяснение признаков субъекта выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств продублировано в п. 18 указанного выше постановления: «Субъектами преступления, предусмотренного статьей 266 УК РФ, могут быть как работники автотранспортных организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов автомобильным и городским электрическим транспортом, так и работники других 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...»².

Таким образом, в соответствии с действующей позицией судебной практики субъектом выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств признается только лицо, на которое в силу занимаемого им служебного положения специально возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств (начальник гаража, автобазы, механик, бортиженер, диспетчер, эксперт речного регистра, инспектор инспекторской службы гражданской авиации, капитан судна, капитан морского порта и т.д.). Условно данного субъекта можно обозначить как «работник транспорта»³.

Например, по приговору Московского районного суда г. Казани К. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 266 УК РФ. Как установил суд, К., являясь контролером технического состояния автотранспортных средств ОАО «Вамин Татарстан» – «Казанский молочный комбинат», в соответствии со своей должностной инструкцией обязан осуществлять технический надзор за выходящими на линию автомашинами. Однако он проявил преступное легкомыслие, допустив выезд из гаража в рейс без осуществления должным образом проверки технического состояния автомобиля ГАЗ-3307 под управлением водителя с неисправной тормозной системой. Тем самым К. нарушил требования пункта 3.1 должностной инструкции, разделов 4.1, 4.2 и 5 Государственного стандарта РФ 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки», пункт 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения ПДД, пункты 1.2, 1.5. Перечня неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств – приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации

¹ Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 5.

² Там же.

³ Зворыгина С.А. Проблемы уголовной ответственности за транспортные преступления лиц, ответственных за техническое состояние транспортных средств // Вестник ТИПК МВД России. 2016. № 1(6). С. 117-121.

и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения ПДД.

Техническая неисправность автомобиля ГАЗ-3307 заключалась в нарушении герметичности гидравлического тормозного привода задних колес и неисправности стояночной тормозной системы, о которых водитель знал. Тормозной привод передних колес обеспечивал торможение автомобиля, однако общая эффективность торможения была снижена. В результате водитель грубо нарушил требования п. 2.3.1 ПДД, п. 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения ПДД, пп. 1.2, 1.5 Перечня неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, – приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения ПДД.

В пути следования в нарушение пункта 10.1 ПДД, приближаясь к конструктивному повороту проезжей части налево, водитель выбрал скорость движения без учета состояния транспортного средства и дорожных условий, что не позволяло безопасно проехать поворот. Двигаясь по конструктивному повороту проезжей части, в нарушение пункта 8.1 ПДД он не обеспечил безопасность своего маневра поворота, в результате чего не справился с управлением и совершил наезд на бордюрный камень, ограничивающий проезжую часть. В результате наезда на бордюрный камень автомобиль изменил направление своего движения влево, выехал на полосу встречного движения, где столкнулся со встречным автомобилем ВАЗ-21213. Водитель автомобиля ВАЗ-21213 и его пассажир получили телесные повреждения, повлекшие их смерть. После наезда на бордюрный камень водитель ГАЗ-3307 предпринял экстренное торможение, однако по причине неисправности тормозной системы не смог своевременно остановить автомобиль и предотвратить столкновение.

В обоснование виновности К. в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 266 УК РФ, суд указал, что К. является ответственным лицом, в должностные функции которого входит проверка технического состояния автомобиля ГАЗ-3307 перед выездом из автобазы. В его обязанности входила и приемка технического состояния автомобиля после ремонта. Это подтверждается подписью о приемке автомобиля. Однако К. не исполнил своих непосредственных обязанностей, выпустил в эксплуатацию технически неисправное транспортное средство, не проверив исправность тормозной системы, так как не знаком с требованиями, предъявляемыми к техническому состоянию рабочей тормозной системы. Из показаний всех свидетелей и самого подсудимого можно сделать вывод, что проверка технического состояния проводилась «на глазок». Согласно должностной инструкции контролера технического состояния последний должен знать методы диагностики технического состояния транспортных средств, но К. их не знает и не может провести диагностику перед выездом и при приеме автомашины с ремонта. Согласно этой же инструкции кон-

тролер технического состояния осуществляет надзор за техническим состоянием транспортного средства перед выездом, не выпускает автомашину на линию в неисправном состоянии. Нарушения К. требований пункта 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения ПДД, а также пп. 1.2. и 1.5 Перечня неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств – приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения ПДД, находятся в прямой причинной связи с наступившими тяжкими последствиями¹.

Следовательно, не признаются субъектами преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, владельцы индивидуальных транспортных средств, передавшие их в неисправном состоянии для эксплуатации другим лицам. К сожалению, Пленум Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 оставил без внимания вопрос о квалификации такого рода деяний. Очевидно, этот вопрос должен решаться в русле разрешения проблемы квалификации действий водителя, передавшего управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим водительского удостоверения на право управления транспортным средством, в результате чего по вине данных лиц происходит дорожно-транспортное происшествие с тяжкими последствиями. Полагаем, что в зависимости от типа технически неисправного транспортного средства (подвижной состав железнодорожного транспорта, воздушное или водное судно, механическое транспортное средство), незаконно выпускаемого его владельцем в эксплуатацию, деяние последнего при наступлении по неосторожности тяжких последствий следует квалифицировать по ст. 263 или ст. 264 УК РФ².

Позиция Пленума Верховного Суда РФ, выраженная в постановлении от 9 декабря 2008 г. № 25, ограничивающая круг субъектов выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств работниками транспорта, представляется необоснованной. Круг лиц, ответственных за техническое состояние транспортных средств, в действительности довольно широк и не ограничивается работниками транспорта. Согласно ч. 2 ст. 16 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обязанность по поддержанию транспортных

¹ Московский районный суд г. Казани. Приговор по уголовному делу № 1-281/2010 в отношении К., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 266 УК РФ. Интернет-портал ГАС «Правосудие» URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 15 янв. 2018 г.).

² Как справедливо замечает А.И. Коробеев, «в известном смысле преступление, предусмотренное ст. 266 УК, можно рассматривать как особую разновидность нарушения правил эксплуатации, о которых идет речь в ст. 264 УК» (Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 164).

средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства¹. В соответствии с п. 2.3.1 ПДД водитель транспортного средства обязан проверить перед выездом и обеспечить в пути исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с установленными требованиями. Согласно п. 11 Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации, утвержденных приказом МЧС России от 29 июня 2005 г. № 502, судоводитель обязан проверять перед выходом в плавание исправность судна и его механизмов, оснащенность необходимым оборудованием, спасательными средствами и другими предметами снабжения в соответствии с установленными нормами². Аналогичные требования содержатся и в других нормативных актах, регламентирующих порядок эксплуатации морских, речных, воздушных транспортных средств, находящихся в частной собственности граждан и организаций. В связи с этим в теории уголовного права высказывается обоснованное суждение о том, что «водитель (владелец) транспортного средства, в нарушение действующих правил разрешивший другому лицу эксплуатацию технически неисправного транспортного средства, если в результате указанных действий наступили указанные в законе последствия, несет ответственность по ст. 266 УК»³.

Именно так решался вопрос в судебной практике применительно к ст. 211² УК РСФСР, предусматривавшей в то время ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств. Согласно разъяснению Пленума Верховного Суда РСФСР, «субъектами преступления, предусмотренного ст. 211² УК, могут быть работники как автохозяйств, так и любых других организаций и предприятий, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы либо водители индивидуальных средств, разрешившие другому лицу эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства»⁴. Такое же разъяснение было дано в п. 16 постановления Пленума Верховного Суда СССР «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях»⁵. Данные разъяснения не про-

¹ Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

² Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 35.

³ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 163.

⁴ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном (ст.ст. 211, 211², 212¹ УК РСФСР): постановление Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 окт. 1969 г. // Сборник постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М., 1995. С. 408.

⁵ О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 окт. 1970 г. // Там же. С. 58.

тиворечили диспозиции ч. 1 ст. 266 УК РФ и действовали вплоть до принятия нового постановления Пленума Верховного Суда РФ по данной категории дел, изменившего подход к уголовно-правовой оценке исследуемого вопроса.

На наш взгляд, выводы Пленума Верховного Суда РФ следует признать спорными. Представляется, что при толковании субъекта выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств по ст. 266 УК РФ в качестве единственного критерия для признания лица таким субъектом было избрано занятие им определенной должности, в силу которой на него возлагается ответственность за техническое состояние транспортных средств. Правильным, однако, является и другой критерий – возложение ответственности за техническое состояние транспортных средств ввиду осуществления лицом фактической эксплуатации транспортного средства.

С учетом изложенного под лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, как субъектом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, следует понимать лицо, на которое нормативными правовыми актами, приказом или распоряжением возложена обязанность по обеспечению соответствия технического состояния транспортных средств требованиям технических регламентов и правил безопасной эксплуатации транспорта. Юридическим фактом возложения на лицо ответственности за техническое состояние транспортных средств может являться как занимаемое лицом служебное положение, в силу которого оно обязано обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасной эксплуатации, так и осуществление лицом непосредственной эксплуатации транспортного средства в качестве водителя, владельца, судоводителя, судовладельца, арендатора и т.п.¹

Сформулированное определение лица, ответственного за техническое состояние транспортных средств, равно как и указание на то, что субъектом недоброкачественного ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования может быть любое физическое вменяемое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, следует включить в п. 18 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25.

Лицо, отдавшее распоряжение или выдавшее разрешение на выезд технически неисправного транспортного средства, на которое, однако, не возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств, не может признаваться субъектом преступления по ст. 266 УК².

Выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства, совершенный должностным лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств (например, инспектором ростех-

¹ Галахова А.В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений: учеб. пособие. М., 1990. С. 34.

² Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1975. № 5. С. 12-13.

надзора), если это повлекло указанные в законе тяжкие последствия, не образует состава халатности, а квалифицируется по ст. 266 УК РФ. В этом случае имеет место конкуренция общей и специальной уголовно-правовых норм, преодолеваемая в пользу специальной нормы, то есть ст. 266 УК РФ¹.

§ 6. Лицо, совершающее действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ)

В современных условиях колоссальных объемов и интенсивности использования транспортных средств в Российской Федерации, актуализируется проблема транспортной безопасности², в том числе вопрос обеспечения безопасности движения и эксплуатации всех видов транспортных средств за счет совершенствования юридической оценки транспортных преступлений.

По причине высокой динамики транспортного законодательства Российской Федерации сложные по технике описания бланкетные диспозиции абсолютно всех статей главы 27 УК РФ не дают ясности в понимании основных признаков большинства составов транспортных преступлений. Особо проблематичным в этом плане является такой новый для уголовного закона признак, как «действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств», предусмотренный статьей 267.1 УК РФ.

Введение уголовной ответственности для лиц, совершивших действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, является необходимой и адекватной мерой в ответ на сложившуюся в последние годы тревожную ситуацию с количеством подобных случаев. По данным ОАО «Российские железные дороги», за 2015-2016 гг. на железнодорожном транспорте было зафиксировано более 1300 происшествий, угрожающих безопасности пассажиров и эксплуатации поездов, а общая сумма ущерба в результате хулиганских действий составила более 17 млн руб.³ Многочисленные случаи «лазерных угроз» транспорту, и прежде всего находящимся в воздухе воздушным судам, имеют место в различных регионах Российской Федерации. При этом первые случаи «лазерного хулиганства» были зафиксированы в США, ФРГ, Канаде, Великобритании, Греции, Израиле, Швейцарии и других зарубежных странах еще в середине 1990-х годов. В Российской Федерации первый подобного рода случай был зарегистрирован в 2002 году, а в 2010-2011 годах по данным Росавиации отмечался резкий рост числа «лазерных атак» на гражданские воздушные

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 163.

² В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. от 12.05.2018), обозначен недостаточный уровень транспортной безопасности (Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 52(ч. 2). Ст. 5977).

суда. В свою очередь, анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации за 2017 год показал, что Управлением инспекции по безопасности полетов в 2017 году зарегистрировано 62 случая ослепления экипажа воздушного судна лазерным лучом («лазерные атаки» против гражданских воздушных судов), что указывает на тенденцию к снижению количества подобных случаев в последние годы: в 2016 году зарегистрировано 72 случая; в 2015 году – 149 случаев¹.

В 2011 году в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации был внесен на рассмотрение проект Федерального закона № 572517-5 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» (текст по состоянию на 1 июля 2011 года). Изменения коснулись установления ответственности за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств). Однако данный законопроект был принят Государственной Думой Российской Федерации только в марте 2017 года. В итоге Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ в УК РФ была закреплена новая статья 267.1 «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств», предусматривающая ответственность за совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств.

За время действия анализируемой уголовно-правовой нормы уже были выявлены проблемы, связанные с ее применением, в том числе по причине отсутствия официального толкования категории «действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств», обозначенной в диспозиции ст. 267.1 УК РФ. В заключении Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и госстроительству указывалось следующее: «Проектируемая редакция статьи 267.1 УК РФ не предусматривает каких-либо квалифицирующих признаков, разграничивающих уголовную и административную ответственность (причинение ущерба, тяжкие последствия и пр.), может возникнуть конкуренция норм административного и уголовного законодательства»². В свою очередь, по мнению председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по госстроительству и законодательству П.В. Крашенинникова, в ст. 267.1 УК РФ «речь идет о деяниях, которые были совершены вне транспортного средства, и под которые будут подпадать действия так называемых «зацеперов», а также хулиганов, ослепляющих лазерными указками пилотов са-

¹ Анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации в 2017 году // URL: <https://cdn.aviaforum.ru/images/2018/05/945055.pdf> (дата обращения: 23 окт. 2018 г.).

² Плешакова О. Транспортным хулиганам написали статью УК // URL: <https://zakon.ru/blog/2017/3/28/> (дата обращения: 23 окт. 2018 г.). Нормы главы 11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 11 окт. 2018 г.), в отличие от обозначенных изменений в УК РФ, закрепляют административную ответственность за нарушения в зависимости от видов транспорта.

молетов, либо забрасывающих камнями поезда или другие транспортные средства»¹.

Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ в УК РФ была закреплена новая статья 267.1 «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств», предусматривающая ответственность за совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств².

На основании вышеизложенного целесообразно провести уголовно-правовой анализ признаков состава преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ.

Безопасная эксплуатация транспортных средств определяется как осуществление на транспортном средстве перевозки грузов и (или) пассажиров с соблюдением всех правил, обеспечивающих недопущение гибели людей, причинения любого вреда здоровью пассажиров и других участников движения, имущественного вреда пассажирам, другим участникам движения, владельцам грузов. В безопасности на транспорте имеют место «три вида угроз, обусловленных: техническим состоянием транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры; нарушениями правил движения и эксплуатации операторами транспортных средств; вмешательством в функционирование объектов транспорта извне»³. Признание особой опасности последней из указанных угроз обусловило криминализацию действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств, в ст. 267.1 УК РФ.

Предметом преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, выступают транспортные средства. Понятие последних раскрывается законодателем в ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения (в ред. от 26 июля 2017 г.), в соответствии с которым под транспортным средством следует понимать устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Аналогично транспортное средство определяется в п. 1.2 ПДД.

Применение анализируемой нормы не ограничивается сферой нарушений ПДД или эксплуатации транспортных средств при движении по дорогам. И это абсолютно оправданно, так как сложно сравнивать опасность дорожно-транспортных происшествий с участием обычного автотранспорта с потенциальной опасностью транспортных происшествий с участием воздушного судна, находящегося в воздухе, водного транспорта, находящегося вдали от берега, пассажирского поезда,двигающегося по железно-

¹ С поезда – в тюрьму. За «зацепинг» будут сажать на два года // URL: <https://rg.ru/2017/03/10/za-zaceping.html> (дата обращения: 2 окт. 2018 г.).

² О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации: федер. закон от 3 апр. 2017 г. № 60-ФЗ // Рос. газ. 2017. 5 апр.

³ Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. 2012. № 12. С. 9.

дорожному полотну (например, современный высокоскоростной электропоезд «Сапсан» развивает максимальную скорость 350 км/ч), или пассажирского автотранспорта общего пользования (автобусов, трамваев, троллейбусов и т.п.).

К сожалению, в диспозиции анализируемой статьи отсутствует указание на общественный транспорт. Однако, как представляется, ст. 267.1 УК РФ была закреплена в уголовном законе России применительно к общественному, а не личному транспорту. Подтверждение этого можно найти в пояснительной записке к законопроекту, согласно которой «одним из факторов, создающих реальную опасность для жизненно важных интересов личности, общества и государства, являются хулиганские действия, совершенные на транспортных средствах и в отношении лиц, управляющих транспортными средствами. Опасность, которой подвергаются пассажиры, находясь в транспортном средстве, и лица, им управляющие, выше по сравнению с опасностью, которой подвергались бы граждане в результате хулиганских действий, совершенных в других общественных местах. В том числе это связано и с замкнутостью самого пространства...»¹. В связи с этим полагаем, что под законодательное определение транспортных средств в ст. 267.1 УК РФ подпадают устройства для перевозки пассажиров и грузов на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования.

Объективную сторону преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, составляют действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств. Однако данная уголовно-правовая норма не содержит перечня таких действий и их официального толкования, а Пленум Верховного Суда РФ не дает на этот счет разъяснений, что приводит к неоднозначному толкованию данной правовой категории как в теории уголовного права, так и на практике.

Так, по мнению Ю.В. Голика, к указанным действиям могут относиться действия, направленные на создание угрозы эксплуатации конкретного транспортного средства, что влечет за собой угрозу безопасности пассажиров и экипажа². «При этом, – считает данный ученый-юрист, – эти действия совершаются непосредственно на этом транспортном средстве». А в случае совершения подобных действий вне транспортного средства ответственность может наступать по другим уголовно-правовым нормам (ст. 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения»)³.

¹ Пояснительная записка к проекту федерального закона № 572517-5 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации». URL: <http://base.garant.ru/58177887/> (дата обращения: 27 авг. 2018 г.).

² Голик Ю.В. Ответственность за хулиганство: изменение законодательства // *Lex Russica*. 2017. № 8 (129). С. 164.

³ Там же.

С.В. Габеев считает, что действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, означают активные действия, создающие опасность гибели пассажиров, лицам, управляющих транспортным средством, других членов команды, экипажа или причинения им вреда здоровью, причинения имущественного ущерба собственнику перевозимого груза, транспортного средства¹.

Иная точка зрения высказывается М.В. Баранчиковой, которая считает, что преступление, предусмотренное ст. 267.1 УК РФ, представляет собой активные действия виновного, сопряженные с воздействием на «внешнюю безопасность» транспорта. По ее мнению, «при квалификации действий виновного как создающих угрозу транспортной безопасности важным является ее источник и характер. Она не должна исходить от лиц, профессионально обязанных соблюдать правила движения и эксплуатации транспорта, поскольку ответственность для них предусмотрена в ст.ст. 263, 264 УК РФ и др.» Более того, М.В. Баранчиковой сделан вывод о том, что «угроза и ее реализация должны исходить от неспециальных субъектов транспортных преступлений, быть направлены против находящихся в транспорте граждан и их безопасности»².

Следует поддержать последнюю точку зрения. С учетом этого можно сделать вывод, что в действиях лиц, ослепляющих лазерными устройствами³ пилотов воздушного судна, усматриваются признаки состава преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, так как такие действия угрожают безопасной эксплуатации данного транспортного средства. Если в результате указанных действий наступают преступные последствия, то виновное лицо может быть также привлечено к уголовной ответственности за совершение преступлений, предусмотренных ст.ст. 105, 109, 111, 112, 115, 116, 118, 167, 267 УК РФ.

В случае совершения действий лиц, забрасывающих камнями или обстреливающих из оружия железнодорожный, морской, внутренний водный или воздушный транспорт, а также любой иной транспорт общего пользования, также налицо признаки состава преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, так как такие действия угрожают безопасной

¹ Габеев С.В. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ) // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях: сб. материалов XXII междунар. науч.-практ. конф.: в 2 т. Иркутск: Восточно-Сибирский ин-т МВД России, 2017. Т. 1. С. 43-44.

² Баранчикова М.В. Квалификация новых криминальных угроз транспортной безопасности // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы XV Междунар. науч.-практ. конф. М.: РГ-Пресс, 2018. С. 645-646.

³ По мнению экспертов, в настоящее время опасность для транспортных средств представляют и такие безобидные, на первый взгляд, лазерные изделия, как прицельно-целеуказатели для охотничьего и боевого оружия, лазерные макеты огнестрельного оружия, лазерные теодолиты и нивелиры, лазерные дальномеры-рулетки и прочие гаджеты с использованием лазерных полупроводниковых диодов (см.: Рахманов Б.В., Кибовский В.Т. О правовой ответственности за создание лазерных угроз // Мир транспорта. 2014. № 1(50). С. 147).

эксплуатации данных транспортных средств. Кроме того, данные лица могут быть привлечены к уголовной ответственности за совершение и иных преступлений, предусмотренных ст.ст. 105, 109, 111, 112, 115, 116, 118, 167, 213, 214, 267 УК РФ, и ряда других. Квалификация вышеуказанных действий зависит от места совершения преступления и наступивших общественно опасных последствий.

К действиям, угрожающим безопасной эксплуатации транспортных средств, следует отнести «агрессивное» поведение пассажира во время полета в воздушном судне, который пытается из хулиганских побуждений проникнуть в кабину пилотов или совершает другие подобные действия. При этом исключается квалификация действий данного лица по ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», так как в диспозиции обозначенной нормы указывается на обязательное причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1) либо смерти человека (ч. 2). Однако если проникновению пассажира в кабину пилотов воздушного судна из хулиганских побуждений предшествовало грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу (к остальным пассажирам воздушного судна), то в этом случае также возможна квалификация действий виновного одновременно по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ и ст. 267.1 УК РФ. Схожую точку зрения отстаивает Ю.В. Голик, который справедливо считает, что при уголовно наказуемом хулиганстве действия виновного, как правило, направлены против присутствующих граждан, а в случае совершения преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, действия виновного угрожают безопасности эксплуатации транспортных средств¹.

Следует согласиться с существующим на практике подходом к отношению действий «дорожных хулиганов», угрожающих безопасной эксплуатации автотранспортного средства общего пользования, к признакам состава преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ. Например, 24 апреля 2017 г. в Нижнем Новгороде водитель автомобиля «BMW» из хулиганских побуждений на протяжении 40 минут создавал аварийную ситуацию со школьным автобусом («подрезал» автобус и провоцировал дорожно-транспортное происшествие), осознавая, что в нем находятся дети. При этом действия водителя автомобиля «BMW» создавали реальную угрозу жизни и здоровью детей. Сам конфликт, по предварительным данным, начался еще на парковке. Водитель автобуса помешал водителю автомобиля «BMW» выехать с парковки, после чего водитель легкового автомобиля и решил «проучить» водителя автобуса. Следственными органами Следственного комитета РФ по Нижегородской области возбуждено уголовное дело по факту действий водителя автомобиля «BMW», подпадающих под признаки преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ².

¹ Голик Ю.В. Указ. соч. С. 164.

² Возбуждено дело на водителя, подрезавшего автобус с детьми в Нижнем Новгороде. URL: <https://www.gazeta.ru> (дата обращения: 27 авг. 2018 г.).

Однако, как представляется, нельзя согласиться с существующим на практике подходом к отнесению действий «зацеперов»¹ к числу преступлений, предусмотренных ст. 267.1 УК РФ². Действия «зацеперов» представляют угрозу для них самих и не представляют реальной угрозы безопасной эксплуатации транспортного средства. В связи с этим их действия подпадают под признаки административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ «Посадка или высадка граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах, а равно самовольная без надобности остановка поезда либо самовольный проезд в грузовом поезде», либо под признаки преступления, предусмотренного п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ (хулиганство на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования). Кроме того, необходимо отграничивать анализируемое преступление от смежных составов административных правонарушений, которые относятся к действиям, угрожающим безопасной эксплуатации транспортных средств: ст.ст. 11.1, 11.3, 11.6, 11.15, 11.15.1, 12.33 КоАП РФ³.

Состав преступления, предусмотренный ст. 267.1 УК РФ, сформулирован как формальный, то есть считается оконченным с момента совершения действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Следовательно, если от данных действий наступают преступные последствия (умышленно причиняется смерть или вред здоровью человека, умышленно уничтожается или повреждается имущество в значительном размере, или приводятся в негодное состояние транспортное средство или пути сообщения), то деяние должно квалифицироваться по ст. 267.1 УК РФ по совокупности со ст.ст. 105, 111, 112, 115, 167 и (или) 267 УК РФ. В случае совершения лицом действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств, повлекших причинение смерти или тяжкого вреда по неосторожности либо умышленное причинение физической боли человеку, содеянное должно квалифицироваться по ст. 267.1 УК РФ по совокупности со ст.ст. 109, 116, 118 УК РФ.

Анализируя состав преступления, предусмотренный ст. 267.1 УК РФ, следует обратиться к субъективным признакам данного состава преступления.

Субъектом анализируемого деяния является физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет, то есть субъект общий. При этом действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, не

¹ «Зацеперами» называют лиц, которые осуществляют проезд на поездах и иных рельсовых транспортных средствах вне салона: на крышах, открытых переходных и тормозных площадках, элементах наружной арматуры боковых и торцевых сторон вагона, подвагонного пространства, в кузовах открытых вагонов.

² Решение Новгородского районного суда Новгородской области от 28 нояб. 2017 г. по делу № 2-5985/2017 // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 27 авг. 2018 г.).

³ Габеев С.В. Указ. соч. С. 46-47.

должны исходить от лиц, профессионально обязанных соблюдать правила движения и эксплуатации транспорта (например, лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ), либо лицом, управляющим непосредственно данным автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, обязанным соблюдать правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ и др.). Иными словами, если действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортного средства, совершаются непосредственно самим лицом, управлявшим данным транспортным средством, то оно не может быть субъектом преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ. В этом случае совершенное деяние должно квалифицироваться по ст. 263 УК РФ или ст. 264 УК РФ в зависимости от места совершения преступления и наступивших общественно опасных последствий. Более того, в отношении лица, управлявшего транспортным средством и допустившего соответствующие действия, не исключается применение дисциплинарной, административной и гражданско-правовой ответственности.

Субъективная сторона данного преступления характеризуется исключительно прямым умыслом. Виновный осознает общественную опасность своих действий и желает их совершить. Криминообразующую роль в данном составе играет мотив – хулиганские побуждения. В юридической литературе справедливо отмечается, что хулиганский мотив «позволяет отграничить данное преступление от других, где действия виновного направлены на подрыв общественной безопасности. В случаях, когда имеются подозрения в умышленной деятельности с целью ослабления экономической безопасности или обороноспособности страны, при наличии оснований для предположений о том, что авиакатастрофа могла произойти в результате теракта, действия виновного квалифицируются как преступления против общественной безопасности и безопасности государства»¹. По мнению В.Г. Павлова «содержание хулиганского мотива можно выразить как стремление лица в неуважительной форме противопоставить себя обществу, проявить пьяную удаль, а также грубую силу, буйство, жестокость, демонстративное пренебрежение к нормам морали»². Схожие формулировки имеются в большинстве изданий. Рекомендации по толкованию уголовно наказуемых деяний, совершенных из хулиганских побуждений, даны в п. 12 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября

¹ Баранчикова М.В. Криминологическая обусловленность уголовной ответственности за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспорта // Уголовная политика Российской Федерации: проблемы формирования и реализации: сб. материалов Всерос. науч.-теорет. конф. Ростов н/Д: Ростовский юрид. ин-т МВД России, 2017. С. 18.

² См.: Энциклопедия уголовного права / под ред. В.Б. Малинина. Т. 21. Преступления против общественной безопасности и общественного порядка. СПб.: Издание проф. В.Б. Малинина, 2013. С. 613.

2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений»: это умышленные действия, направленные против личности человека или его имущества, которые совершены без какого-либо повода или в связи с незначительным поводом¹.

Представляется, что размер уголовного наказания в виде лишения свободы по ст. 267.1 УК РФ является слишком мягким (преступление отнесено к категории небольшой тяжести), самое серьезное наказание за него – два года лишения свободы. В свою очередь негативные последствия от действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств, могут быть связаны с причинением вреда здоровью человека, либо смерти человеку. Одновременно с этим может быть причинен крупный или особо крупный материальный ущерб для собственника транспортного средства (например, крушение воздушного судна). В связи с этим предлагается состав преступления, предусмотренный ст. 267.1 УК РФ, из категории «преступление небольшой тяжести» переместить в категорию «преступление средней тяжести».

Подводя итог вышеизложенному, подчеркнем следующее:

1. Под законодательное определение транспортных средств в ст. 267.1 УК РФ подпадают устройства для перевозки пассажиров и грузов на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования.

2. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, означают активные действия, создающие опасность гибели пассажиров, лиц, управляющих транспортным средством, других членов команды, экипажа или причинения им вреда здоровью, причинения имущественного ущерба собственникам перевозимых грузов, транспортных средств.

3. Субъект преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, является общим. При этом действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, не должны исходить от лиц, профессионально обязанных соблюдать правила движения и эксплуатации транспорта. Другими словами, если действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортного средства, совершаются непосредственно самим лицом, управляющим данным транспортным средством, то такое лицо не может быть субъектом преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ.

4. Состав преступления, предусмотренный ст. 267.1 УК РФ, предлагается переместить из категории «преступление небольшой тяжести» в категорию «преступление средней тяжести».

¹ Рос. газ. 2007. 21 нояб.

§ 7. Пассажир, пешеход или другой участник движения (ст. 268 УК РФ)

Статьей 268 УК РФ предусматривается уголовная ответственность за нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в ст.ст. 263 и 264 УК РФ) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человека. Для привлечения к уголовной ответственности необходимо в обязательном порядке установить, какие именно правила нарушены и в чем конкретно эти нарушения выразились. Примерами нарушения указанных правил могут быть следующие случаи: переход пешеходом улицы на запрещающий сигнал светофора или в неустановленном месте, самовольная остановка поезда, эксплуатация технически неисправных яхт, катеров, и др.¹

В теории уголовного права и правоприменительной практике уголовно-правовая норма, предусмотренная ст. 268 УК РФ, считается общей по отношению к специальным нормам, устанавливающим составы транспортных преступлений, и прежде всего к ст. 263 и ст. 264 УК РФ². Главным отличием ст. 268 УК РФ от иных составов транспортных преступлений является специальный субъект преступления, который помимо общих признаков (вменяемость, достижение 16-летнего возраста) обладает дополнительными признаками: 1) является пассажиром, пешеходом или другим участником движения; 2) не является лицом, указанным в ст. 263 и ст. 264 УК РФ³.

Первый дополнительный признак рассматриваемого субъекта преступления, означающий, что таковым может быть только участник движения транспортных средств, составляет бланкетное содержание диспозиции ст. 268 УК РФ.

В общем смысле под пассажиром понимается участник движения, осуществляющий поездку на транспортном средстве, но не управляющий его движением. Однако используемое в транспортном законодательстве понятие пассажира имеет свою специфику, зависящую от вида транспортного средства, что должно приниматься во внимание при квалификации преступления по ст. 268 УК РФ.

В ПДД под пассажиром понимается лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в

¹ См.: Шатилович С.Н. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 14) // Уголовное право России. Особенная часть: учебник / П.В. Агапов [и др.]; отв. ред. Р.А. Сабитов. 2-е изд., перераб. и доп. Тюмень: Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2013. С. 502-503.

² Курс советского уголовного права. Л.: Изд-во ЛГУ. 1981. Т. 5. С. 107.

³ Иного мнения придерживается В.Г. Павлов, который считает, что в ст. 268 УК РФ речь идет об общем субъекте, который нарушил правила, обеспечивающие безопасную работу транспорта (Павлов В.Г. Квалификация преступлений со специальным субъектом. С. 207, 216).

транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него)¹.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» пассажир – это лицо, совершающее поездку в поезде по действительному проездному документу (билету) либо имеющее проездной документ (билет) и находящееся на территории железнодорожной станции, железнодорожного вокзала или пассажирской платформы непосредственно перед указанной поездкой или непосредственно после нее².

В соответствии со ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ пассажиром признается лицо, перевозка которого на судне осуществляется по договору перевозки пассажира³.

Согласно ч. 3 ст. 177 Кодекса торгового мореплавания РФ пассажиром является любое лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира либо с согласия перевозчика в целях сопровождения автомашины или животных по договору морской перевозки груза.

Пешеходом признается один из участников дорожного движения. В соответствии с ПДД пешеход – это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. Так, по приговору Приморско-Ахтарского районного суда Краснодарского края Р. осуждена по ч. 2 ст. 268 УК РФ. Примерно в 4 часа 45 минут Р. шла по краю проезжей части автомобильной дороги. В это же время водитель, управляя принадлежащим ему мопедом, осуществлял движение по проезжей части автомобильной дороги. На пересечении улиц Р. в нарушение п. 4.3 ПДД, согласно которому пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, неожиданно для водителя мопеда начала пересекать проезжую часть автомобильной дороги вне зоны пешеходного перехода. В результате своих неправомерных действий Р. допустила столкновение с мопедом. При столкновении водитель упал с мопеда и получил сочетанную тупую травму тела (мототравму), от которой в 19 часов 30 минут скончался⁴.

Нередко пешеходы, являясь нарушителями ПДД, одновременно оказываются пострадавшими в дорожно-транспортном происшествии, про-

¹ Приговор Железнодорожного городского суда Красноярского края по уголовному делу 1-33/2011 в отношении Дорош Е.Ю., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 268 УК РФ // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 10 марта 2018 г.).

² Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 2. Ст. 170.

³ Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 11. Ст. 1001.

⁴ Приговор Приморско-Ахтарского районного суда Краснодарского края по уголовному делу в отношении Резниковой Г.В. // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 10 марта 2018 г.).

изошедшем по их вине, что исключает их уголовную ответственность по ст. 268 УК РФ при условии, что тяжкий физический вред не причинен другим лицам¹.

Приведем следующий показательный пример. Нижневартовским городским судом ХМАО – Югры по ч. 3 ст. 264 УК РФ был осужден М., который, управляя автомобилем, нарушил правила дорожного движения, что повлекло по неосторожности смерть человека, при следующих обстоятельствах. Около 17 часов 45 минут М., управляя автомобилем «Тойота Королла», двигался по проезжей части со скоростью около 43,6 км/час. Пешеход, пересекающий проезжую часть дороги справа налево, дойдя до середины дороги, стал возвращаться обратно и уселся на проезжую часть на полосе движения автомобиля под управлением М. Последний в нарушение п. 10.1 ПДД мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства не принял и допустил наезд на сидящего пешехода и другого лица, помогавшего ему подняться. В результате дорожно-транспортного происшествия один из потерпевших от полученной травмы скончался.

При судебно-химическом исследовании крови и стенки мочевого пузыря потерпевшего обнаружен этиловый спирт в количестве: в крови 3,4 промилле, в стенке мочевого пузыря 1,8 промилле, что применительно к живым лицам можно расценить как опьянение тяжелой степени. Своими действиями М. нарушил п. 10.1 ПДД. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований ПДД. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства, что повлекло по неосторожности для него смерть потерпевшего².

Назначая М. условное наказание в виде лишения свободы сроком на 3 года с лишением права управлять транспортным средством сроком на 2 года, суд, как представляется, необоснованно не признал в числе фигурирующих в деле обстоятельств, смягчающих наказание (состояние здоровья виновного, в том числе наличие тяжелых заболеваний, раскаяние в совершенном преступлении), противоправное поведение самого потерпевшего, который в состоянии сильного алкогольного опьянения оказался на проезжей части, создав препятствия для движения транспортных средств.

Другим участником движения следует считать лицо, которое принимает непосредственное участие в процессе движения транспортных средств, выполняя в этом процессе определенную функцию. Значимой характеристикой участника движения является то, что такое лицо является субъектом правоотношений, складывающихся в процессе движения транс-

¹ Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1980. № 1. С. 15-16.

² Нижневартовский городской суд Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <https://sudrf.ru> (дата обращения: 21 апр. 2018 г.).

порта, и таким образом, обязано соблюдать действующие применительно к тому или иному виду транспорта правила безопасности его движения и эксплуатации. Например, участником дорожного движения считается лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства (ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»)¹.

А.И. Чучаев полагает, что неверно относить к участникам движения сотрудников ОВД, осуществляющих регулирование движения, и иных лиц, объединяемых понятием «регулирующий», а также лиц, непосредственно связанных с выполнением каких-либо работ на дороге (ремонт проезжей части, нанесение разметки, уборка снега и т.д.)². Такого же мнения придерживаются А.В. Агафонов и А.В. Хабаров³.

На наш взгляд, регулировщика следует считать участником дорожного движения. Регулировщик – это лицо, которое наделено в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных ПДД, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники полиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей (п. 1.2 ПДД). Следовательно, регулировщик непосредственно участвует в дорожном движении, выполняя функцию его организации в соответствии с установленным порядком.

По мнению А.И. Коробеева, к другим участникам движения наряду с регулировщиками относятся рабочие, осуществляющие ремонтные работы на транспортных магистралях, техническое обслуживание средств регулирования движения транспортных средств; сотрудники федеральной службы безопасности, транспортной инспекции, медицинские работники; участники дорожно-транспортного происшествия, понятые лица, входящие в состав оперативно-следственной бригады; вагоновожатый, вручную переводящий стрелку на трамвайных рельсах; лица, осуществляющие загрузку или разгрузку транспортного средства; лица, производящие на дороге аварийные работы, и т.п.⁴

¹ Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

² «Права и обязанности этих лиц, – пишет А.И. Чучаев, – определяются соответствующими ведомственными инструкциями, требования которых хотя и основываются на Правилах дорожного движения и не могут противоречить им, но имеют самостоятельный характер» (Уголовное право России: учебник для вузов: в 2 т. Т. 2. Особенная часть / под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова. М., 2000. С. 577-578).

³ Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. С. 55; Хабаров А.В. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. С. 23.

⁴ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 182-183.

Столь широкую трактовку понятия «другие участники движения» А.И. Коробеев признает вполне обоснованной, поскольку, во-первых, указанные категории лиц в силу выполняемой ими работы включены в систему взаимодействия с транспортными средствами – источниками повышенной опасности, во-вторых, в своей деятельности обязаны руководствоваться правилами, обеспечивающими безопасную работу транспорта¹.

Позиция А.И. Коробеева не бесспорна. Участником движения, вопреки мнению ученого, является не любое лицо, включенное в силу выполняемой им работы в систему взаимодействия с транспортными средствами, а только лицо, которое включено в систему движения транспортных средств. Следовательно, нельзя считать участниками движения сотрудников правоохранительных органов, если они не являются регуляторами, понятыми, участвующими в производстве процессуальных действий в связи с дорожно-транспортным происшествием².

Напротив, справедливо относить к участникам движения рабочих и их руководителей, осуществляющих ремонтные или уборочные работы на транспортных магистралях, техническое обслуживание средств регулирования движения, которые в таком случае обязаны обеспечить безопасное ограничение движения транспортных средств (выставление специальных дорожных знаков, ограждений, указателей, организация объезда и т.п.)³.

Данную точку зрения не разделяет Н.И. Пикуров, считающий, что применению к указанным лицам ст. 268 УК РФ мешает упоминание в диспозиции лишь об участниках дорожного движения⁴.

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 183.

² См.: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. С. 138.

³ В частности, п. 14 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения гласит: «Должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения работ. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции и тому подобное, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости – дополнительно красными или желтыми сигнальными огнями. По окончании работ на дороге должно быть обеспечено безопасное передвижение транспортных средств и пешеходов» (см.: Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения: утв. Постановлением Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531).

⁴ По мнению Н.И. Пукурова, «строители, укладывающие асфальт, к таковым не относятся. Ответственность в таком случае наступает по другим статьям УК РФ (ч. 2 ст. 109, ч. 2 ст. 118). Если же ремонтные работы проводились с помощью самодвижущихся ремонтных машин (участников дорожного движения), налицо признаки ст. 264 УК РФ, а не ст. 268 УК РФ» (Пикуров Н.И. Комментарий к судебной практике квалификации преступлений на примере норм с бланкетными диспозициями. С. 320).

Субъектами преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, по словам В.И. Жулева, могут быть дежурные по переездам, кондукторы, проводники, члены экипажа и обслуживающего персонала водного судна (уборщики кают, работники ресторана и др.), стюарды, грузчики и др.¹

Таким образом, работники транспорта, профессиональные обязанности которых не связаны с непосредственным управлением или эксплуатацией транспортных средств, также могут выступать в роли участников движения и нести ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта по ст. 268 УК РФ. При этом важно установить наличие второго признака специального субъекта преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ. По этой причине представляется ошибочным предложение В.И. Неверова унифицировать основания уголовной ответственности, предусмотренные ст. 264 и ст. 268 УК РФ, создав новый состав преступления «Нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства»². Субъектный состав лиц, ответственных по ст. 268 УК РФ, не ограничивается участниками исключительно дорожного движения. Именно поэтому уголовно-правовая норма, предусмотренная ст. 268 УК РФ, считается общей нормой в главе 27 УК РФ.

Субъектом нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, согласно ст. 268 УК РФ может быть только такой участник движения, который не является лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ), а также лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством (ст. 264 УК РФ). Таким образом, исходя из систематического толкования соответствующих уголовно-правовых норм, субъектами преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, должны признаваться также следующие лица: лицо, которое эксплуатирует воздушный, морской или внутренний водный транспорт в личных (бытовых) целях, не связанных с выполнением им работы по гражданско-правовому договору или какой-либо профессиональной деятельностью по занимаемой должности, и нарушившее правила безопасности движения или эксплуатации соответствующих транспортных средств с тяжкими последствиями (судоводители гидроциклов, гребных и моторных лодок, яхт, катамаранов и других маломерных судов, пилоты аэростатов, аэропланов и т.п.)³; водитель велосипеда, нарушивший правила дорожного движения или эксплуа-

¹ Жулев В.И. Транспортные преступления. С. 144.

² Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2007. С. 16.

³ По мнению А.И. Коробеева, данные лица, должны признаваться субъектами преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 183). Критика его позиции была дана нами выше.

тации данного транспортного средства с тяжкими последствиями; водитель гужевой повозки (саней), нарушивший ПДД с тяжкими последствиями; погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо, нарушивший ПДД с тяжкими последствиями.

По мнению А.И. Коробеева, в исключительных случаях возможна ответственность по ст. 268 УК РФ и водителей механических транспортных средств¹.

Таким образом, изучение законодательного оформления ст. 268 УК РФ позволяет сделать вывод о непроработанности ее понятийно-категориального аппарата, сложностях установления причинной связи между фактом нарушения ПДД и наступившими в результате этого преступными последствиями.

§ 8. Капитан судна (ст. 270 УК РФ)

В соответствии со ст. 270 УК РФ установлена уголовная ответственность за неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эту помощь можно было оказать без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров. Специальным субъектом данного преступления является капитан судна. Диспозиция данной уголовно-правовой нормы в части субъекта преступления является бланкетной, что предполагает обращение к соответствующим нормативным правовым актам в сфере транспортного законодательства.

Исходя из положений ст. 30 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ и ст. 61 Кодекса торгового мореплавания РФ, капитаном судна явля-

¹ «В теории уголовного права, – пишет А.И. Коробеев, – справедливо отмечается, что ст. 264 УК охватывает далеко не все общественно опасные действия водителей транспорта, которые могут быть совершены ими в процессе движения и управления транспортными средствами. Поэтому, например, за неосторожное повреждение железнодорожных переездов, других дорожных сооружений, технических средств регулирования дорожного движения, автомобильных дорог, оставление громоздкого груза на проезжей части, оставление в ночное время на дороге строительных и дорожных машин без предупредительных знаков и наступление в результате этого тяжких последствий лицо, управляющее транспортным средством, должно нести ответственность по ст. 268 УК» (Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 184). С позицией А.И. Коробеева трудно согласиться по причине того, что состав транспортного преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, охватывает все без исключения случаи нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенные лицом, управляющим механическим транспортным средством. Выше мы отмечали, что такие нарушения могут быть совершены водителем не только в процессе движения транспортного средства, но и в период его остановки или стоянки. Такая позиция преобладает и в судебной практике. Транспортное преступление, предусмотренное ст. 268 УК РФ, как об этом прямо сказано в диспозиции, предполагает нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств со стороны других участников движения, не являющихся лицами, управляющими механическим транспортным средством. В этом состоит единственное отличие ст. 268 от ст. 264 УК РФ.

ется лицо, на которого возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, поддержанию порядка на судне, защите водной среды, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу. При этом судном признается 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 (ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ).

В числе обязанностей капитана судна предусмотрено оказание помощи любому лицу, терпящему бедствие на море или на ином водном пути, если такая помощь может быть оказана без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей (ст. 62 Кодекса торгового мореплавания РФ, п. 4 ст. 30 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ). При этом В.Г. Павлов верно замечает, что законодатель использует в диспозиции ст. 270 УК РФ словосочетание «капитан судна» в качестве обобщенного понятия¹. По смыслу рассматриваемой уголовно-правовой нормы субъектом состава преступления может быть не только лицо, назначенное судовладельцем на должность капитана судна на основании трудового договора, но и другие работники транспорта, которые в силу закона выполняют обязанности капитана судна. Так, в соответствии со ст. 73 Кодекса торгового мореплавания РФ в случае смерти, болезни или иной причины, препятствующей капитану судна выполнять свои служебные обязанности, обязанности капитана судна до получения распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна. Как отмечает А.В. Хабаров, субъектом данного преступления является руководитель экипажа судна, в том числе чья должность называется иначе (например, шкипер самоходной баржи)².

Другие лица, входящие в состав экипажа судна, не являются субъектами преступления по ст. 270 УК РФ: лица командного состава судна (помощники капитана судна, механики, электромеханики, помощники механиков и электромехаников, радиоспециалисты и врачи), члены судовой команды, а также работники, обслуживающие пассажиров судна. При наличии оснований, предусмотренных ч. 4 ст. 34 УК РФ, они могут нести ответственность по ст. 270 УК РФ в качестве организаторов, подстрекателей либо пособников неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие. В случае, если перечисленные члены экипажа не выполняют распоряжение капитана судна об оказании помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, их бездействие должно квалифицироваться по ст. 125 УК РФ как оставление в опасности³.

¹ Павлов В.Г. Квалификация преступлений со специальным субъектом. С. 219.

² Хабаров А.В. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. С. 27.

³ В теории уголовного права обоснованно считается, что преступление, предусмотренное ст. 270 УК РФ, является специальной разновидностью оставления в опасности (ст. 125 УК РФ) (Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 119).

По мнению В.Н. Бурлакова, в связи с тем, что действующее уголовное законодательство не предусматривает самостоятельной нормы об ответственности за неоказание капитаном помощи при столкновении судов, подобно той, что была предусмотрена ст. 204 УК РСФСР 1960 года, вменение в такой ситуации ст. 270 УК РФ представляется сомнительным, «так как в этой статье не содержится необходимых условий для ее применения при столкновении судов»¹.

Аналогичной позиции придерживаются И.М. Тяжкова и А.В. Агафонов, по словам которых капитан судна, потерпевшего аварию, при неоказании помощи членам экипажа или пассажирам несет уголовную ответственность, предусмотренную ст. 125 УК РФ².

На наш взгляд, с такими мнениями трудно согласиться. Диспозиция ст. 270 УК РФ не содержит никаких ограничений по поводу обстановки неоказания помощи терпящим бедствие, а также круга потерпевших от этого преступления. Последними могут быть пассажиры и члены экипажа как собственного судна, которым руководил бездействующий капитан, так и судна, с которым произошло столкновение. В связи с этим, учитывая, что уголовно-правовые нормы, предусмотренные ст. 125 и ст. 270 УК РФ, находятся в соотношении конкуренции общей и специальной норм соответственно, ст. 270 УК РФ подлежит вменению любому капитану судна, оставившему терпящих бедствие людей без посильной помощи, независимо от того, по его вине произошло столкновение судов или нет.

Буквальное толкование диспозиции ст. 270 УК РФ свидетельствует о том, что субъектом данного преступления не может признаваться судоводитель маломерного судна³, эксплуатирующий такое судно без экипажа и, следовательно, не являющийся с юридической точки зрения капитаном

¹ «Такие условия, – пишет В.Н. Бурлаков, – предусмотрены в ст. 125 УК. Поэтому именно ее нужно вменять капитану в данной ситуации, а при обоюдной вине капитанов столкнувшихся судов – им обоим» (см.: Уголовное право России. Особенная часть / под ред. Н.М. Кропачева, Б.В. Волженкина, А.И. Бойцова. СПб., 2010. С. 1134).

² Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 193; Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. С. 77.

³ В соответствии с примечанием к ст. 11.7 КоАП РФ под маломерным судном понимается самоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн с главным двигателем мощностью менее 55 киловатт (75 лошадиных сил) или с подвесным мотором (подвесными моторами) независимо от мощности, парусное несамоходное судно валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, иное несамоходное судно (гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов), прогулочное судно пассажиров вместимостью не более 12 человек независимо от мощности главного двигателя (главных двигателей) и от валовой вместимости, а также водный мотоцикл (гидроцикл). Маломерные суда могут эксплуатироваться как во внутренних водах, так и в целях мореплавания (п. 1 Правил пользования маломерными судами на водных объектах РФ: утв. приказом МЧС России от 29 июня 2005 г. № 502 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 35).

судна. Между тем на судоводителей маломерных судов возлагается аналогичная юридическая обязанность оказания помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути.

Представляется, что действия членов экипажа, не выполнивших приказ капитана об оказании помощи терпящим бедствие, могут быть квалифицированы по ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности». По этой же норме несет ответственность капитан судна, терпящего бедствие, за неоказание помощи членам своего экипажа или пассажирам¹. Оставление погибающего военного корабля командиром, не исполнившим до конца свои служебные обязанности, влечет ответственность по ст. 345 УК РФ «Оставление погибающего военного корабля»².

Полагаем, что такой подход законодателя к регламентации уголовной ответственности судоводителей маломерных судов за неоказание помощи человеку, терпящему бедствие на воде, несправедлив. Нет никаких оснований дифференцировать уголовную ответственность лиц, в равной мере обеспечивающих безопасность судоходства и обязанных принимать меры к спасению людей на воде, в зависимости от классификации судов и формальных различий в их статусе на судне. Учитывая, что оказание посильной помощи людям, терпящим бедствие на воде, является общегражданской обязанностью³, судоводитель маломерного судна как лицо, обладающее большими техническими возможностями спасания, должен наряду с капитаном судна нести более строгую ответственность за неоказание помощи на воде по ст. 270 УК РФ. Для этого потребуются внесение соответствующего дополнения в диспозицию упомянутой статьи.

Обратим внимание еще на один пробел, допущенный законодателем при определении субъекта преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ. Речь идет о командире воздушного судна, на которого возлагается аналогичная обязанность оказания посильной помощи людям, терпящим бедствие на воде. В соответствии со ст. 60 Воздушного кодекса РФ командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного

¹ См.: Уголовное право России. Особенная часть: учебник / П.В. Агапов [и др.]; отв. ред. Р.А. Сабитов. 2-е изд., перераб. и доп. С. 505. По мнению А.В. Агафонова, «исключается полностью уголовная ответственность судоводителей водных транспортных средств (катеров, лодок, шлюпок и т.д.), принадлежащих им на праве личной собственности за неоказание помощи на воде» (Агафонов А.В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. С. 77-78). С этим, по нашему мнению, нельзя согласиться.

² См.: Шатилович С.Н. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 14) // Уголовное право России. Особенная часть: учебник / П.В. Агапов [и др.]; отв. ред. Р.А. Сабитов. 2-е изд., перераб. и доп. Тюмень: Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2013. С. 505.

³ Данная обязанность предусмотрена правилами охраны жизни людей на водных объектах, которые принимаются и действуют в каждом субъекте РФ (см.: О порядке утверждения правил охраны жизни людей на водных объектах: постановление Правительства РФ от 14 дек. 2006 г. № 769 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 51. Ст. 5469).

судна, морского судна или судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, зону экологического бедствия либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь, если это не сопряжено с опасностью для вверенных ему воздушного судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место (зону) бедствия и сообщить об этом соответствующему органу обслуживания воздушного движения (управления полетами). Следовательно, командир воздушного судна за неоказание помощи терпящим бедствие должен нести ответственность по ст. 125 УК РФ. Исходя из изложенного выше, данная позиция законодателя представляется столь же несправедливой, что диктует необходимость расширения круга субъектов преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ¹.

Таким образом, законодателю следует расширить перечень субъектов неоказания помощи терпящим бедствие на море или на ином водном пути за счет отнесения к таковым судоводителей маломерных судов и командиров воздушных судов, на которых в равной мере возлагается юридическая обязанность принятия мер спасания на воде. В обновленной редакции диспозиция ст. 270 УК РФ может быть сформулирована следующим образом: *«Неоказание капитаном судна, судоводителем маломерного судна либо командиром воздушного судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров»²*.

¹ См.: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. С. 149-150.

² См.: Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. С. 8-9.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целях совершенствования правовой основы обеспечения транспортной безопасности и законодательной регламентации признаков специального субъекта в составах транспортных преступлений подытожим выдвинутые предложения:

1. Внести изменения в диспозицию ч. 1 ст. 263 УК РФ в части признаков специального субъекта данного преступления, изложив ее следующим образом: *«1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена лицом, осуществляющим управление и (или) эксплуатацию указанных видов транспорта, а равно отказ указанного лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, – наказывается...»*.

2. В целях отражения ярко выраженного бланкетного характера диспозиции ст. 264 УК РФ, жестко связанной с транспортным законодательством и требующей при ее применении определять круг субъектов данного преступления на основании ПДД, предъявляющих к водителям как «динамические», так и «статические» требования, в диспозицию ч. 1 ст. 264 УК РФ следует внести дополнение в части специального субъекта данного дорожно-транспортного преступления, изложив ее в следующем виде: *«1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством (водителем), правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека»*.

3. Законодательство и правоприменительная практика не исключают возможности привлечения к уголовной ответственности двух и более лиц в случае установления нарушения каждым из них ПДД или эксплуатации транспортных средств, наличия вины и причинной связи с общими для всех преступными последствиями. В результате совершения несколькими лицами с обоюдной формой вины преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, ответственность наступает у каждого виновного лица индивидуально в соответствии со степенью и характером участия и только в том случае, если его поведение явилось первопричиной наступивших общественно опасных последствий.

4. Правоприменителям необходимо объективно проверять степень виновности каждого участника дорожно-транспортного преступления, не нацеливаясь изначально на привлечение к ответственности лишь одного из них в целях упрощения процесса расследования. Если есть основания и убежденность в виновности нескольких лиц, следует решать вопрос о привлечении всех виновных, опираясь на официальную позицию Пленума Верховного Суда РФ, изложенную в постановлении от 9 декабря 2008 г.

№ 25, и руководствуясь выработанным практикой механизмом установления причинной связи.

5. Более предпочтительным законодательным решением вопроса об основании уголовной ответственности водителя, незаконно передавшего управление механическим транспортным средством другому человеку, допустившему в последующем дорожно-транспортное происшествие с тяжкими последствиями, является прямое закрепление в уголовном законе запрета на передачу управления транспортным средством другому лицу в нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как, например, это сделано в ст. 266 УК РФ в части выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств. Это решение может быть реализовано путем соответствующего дополнения ст. 264 УК РФ либо ст. 266 УК РФ или при помощи формулирования отдельного состава преступления, аналогичного закреплённому в ст. 211.3 УК РСФСР «Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения».

6. Предлагается изменить редакцию ст. 267.1 УК РФ, сформулировав диспозицию данной нормы следующим образом: *«Совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (кроме лиц, указанных в статьях 263, 264 и 268 настоящего Кодекса)»*.

7. Законодателю следует расширить перечень субъектов неоказания помощи терпящим бедствие на море или на ином водном пути за счет отнесения к таковым судоводителей маломерных судов и командиров воздушных судов, на которых в равной мере возлагается юридическая обязанность принятия мер спасения на воде. В обновленной редакции диспозиция ст. 270 УК РФ может быть сформулирована следующим образом: *«Неоказание капитаном судна, судоводителем маломерного судна либо командиром воздушного судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров»*.

8. Несмотря на всю важность уголовно-правовых средств, в настоящее время наблюдается необходимость активации превентивных мер по отношению к транспортным преступлениям, в том числе усиление в этих целях правовой пропаганды со стороны соответствующих должностных лиц. При этом осознание неотвратимости быть задержанными сотрудниками правоохранительных органов следует признавать наиболее эффективным способом удержания лиц, обязанных соблюдать специальные правила безопасного функционирования транспорта, от нарушения данных правил.

Для заметок

Научное издание

Шарапов Роман Дмитриевич
Шатилович Сергей Николаевич
Зворыгина Светлана Анатольевна

СУБЪЕКТ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Монография

Корректурa *Е.В. Карнаухова*
Дизайн обложки *Е.К. Булатова*
Тиражирование *А.И. Кубрина*

Подписано в печать 31.10.2018. Формат 60x84/16.
Усл. п. л. 5,6. Уч.-изд. л. 6,0. Заказ № 089.
Тираж 100 экз. Цена свободная.

Научно-исследовательский
и редакционно-издательский отдел
Тюменского института повышения
квалификации сотрудников МВД России
625049, г. Тюмень, ул. Амурская, 75.

ISBN 978-5-93160-281-3

