

УДК 343.618

СУБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Бугаев В. А., Деревянкина С. А.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского;

*Институт прокуратуры Московского государственного юридического университета
имени О. Е. Кутафина (МГЮА)*

В статье дан анализ субъективной стороны преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Раскрыты подходы и критерии разграничения неосторожной формы вины от умышленной, а также преступного легкомыслия от преступной небрежности при квалификации преступлений данной группы. Проанализированы особенности установления субъективной стороны в отдельных составах названных преступлений в соответствии с общей теорией уголовного права и на основании конкретных примеров судебной практики по указанной категории уголовных дел. Обращено внимание, что в преступлениях данного вида значительную роль играет также человеческий фактор (субъект преступления и личность преступника), который непосредственно влияет на форму вины.

Ключевые слова: неосторожность, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, преступное легкомыслие, преступная небрежность, законность.

Правильная и безопасная эксплуатация любого транспортного средства неразрывно связана с индивидуальными особенностями управляющего им лица. К такой категории субъектов предъявляются повышенные требования, связанные с их профессиональной подготовкой и состоянием здоровья. Однако, несмотря на усиленное внимание в последнее время к подготовке будущих водителей, пилотов, капитанов судов, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта неизменно входят в десятку наиболее распространенных общественно опасных деяний в Российской Федерации и занимают 6 место в статистике за прошедший 2017 год.

Наряду с этим следует отметить тенденцию к снижению этого вида преступлений по сравнению с предыдущим десятилетием. Особенно это видно на примере нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые являются наиболее распространенными преступлениями в сфере безопасности движения. По данным Федеральной службы государственной статистики (Росстат) в 2007 году число зарегистрированных преступлений данного вида составляло 25,6 тысяч, в 2012 году оно выросло до 29,4 тысяч и к 2016 году снизилось до 22,0 тысяч. В 2017 году это число составило 21,0 тыс., т. е. уменьшилось ещё на 4,6 % [1].

Вместе с тем нельзя обольщаться этой позитивной динамикой, поскольку в результате дорожно-транспортных происшествий, железнодорожных, авиационных, водных катастроф и крушений, как правило, причиняется вред жизни и здоровью

большому количеству людей, колоссальный материальный ущерб. Например, по данным Госавтоинспекции РФ (ГИБДД) за 2017 год, только в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 19088, а ранено – 215374 человек [2].

Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта предусмотрена 27 главой УК РФ. Исходя из анализа правовых норм, содержащихся в данной главе, и положений Общей части УК субъектом транспортных преступлений является физическое вменяемое лицо, как правило, достигшее шестнадцатилетнего возраста. Однако за совершение преступления, предусмотренного ст. 267 УК (приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения), уголовная ответственность в соответствии с ч. 2 ст. 20 УК предусмотрена с четырнадцатилетнего возраста [3]. Для большинства составов этой группы преступлений предусмотрен специальный субъект – лицо, наделенное специальными признаками в силу выполняемой работы или занимаемой должности. Например право управления транспортным средством – ст. 264 УК, заниматься ремонтом транспорта – ст. 266 УК и т. д.

С субъективной стороны все преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, кроме ст. 267.1 (действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств), ст. 270(неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие) и ст. 271 (нарушение правил международных полетов) УК РФ, характеризуются неосторожной формой вины по отношению к наступившим вредным последствиям, что непосредственно отражено в диспозициях соответствующих статей.

В связи с этим, с научно-теоретической и практической точки зрения, представляет интерес анализ субъективной стороны исследуемых преступлений. Именно на этапе определения формы вины встают вопросы разграничения между умыслом и неосторожностью, а внутри этих форм – косвенного умысла от прямого, преступного легкомыслия от преступной небрежности.

Следует обратить внимание на то, что при квалификации того или иного деяния очень важно отличать преступное легкомыслие от косвенного умысла, но на практике это сделать не всегда просто. Хотя эти два вида разных форм вины имеют свои законодательно закрепленные характерные особенности, в конкретных практических ситуациях сложно определить, с какой формой вины совершено преступление.

В соответствии с ч. 3 ст. 25 УК РФ преступление признается совершенным с косвенным умыслом, если лицо осознавало общественную опасность своих действий (бездействия), предвидело возможность наступления общественно опасных последствий, не желало, но сознательно допускало эти последствия либо относилось к ним безразлично.

Из указанной правовой нормы вытекает, что интеллектуальный момент косвенного умысла заключается в предвидении и осознании субъектом преступления общественно опасных последствий своего поведения, а волевой – нежелании, но сознательном допущении реальной возможности наступления таких последствий (либо безразличным к ним отношением). Причём лицо не предпринимает никаких попыток по их недопущению либо предотвращению. В этом и состоит отличие косвенного умысла от преступного легкомыслия, так как в соответствии с ч. 2 ст. 26 УК РФ преступление признается совершенным по легкомыслию, если лицо предвидело возможность наступления опасных последствий своих действий (бездействия), но

без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение этих последствий.

Как видим, интеллектуальный момент данного вида неосторожной вины заключается в предвидении возможности наступления общественно опасных последствий, а волевой – в самонадеянном расчете на их предотвращение. То есть лицо предвидит уже не реальную, а теоретическую (абстрактную) возможность наступления вредных последствий, понимает, что есть небольшой процент того, что его действия или бездействие повлекут причинение вреда. В то же время он рассчитывает на свое везение, ловкость, знания, силы, определенную обстановку (например, отсутствие людей на проезжей части дороги) в предотвращении таких последствий. При этом следует выявить, были ли у лица достаточные основания предполагать, что обстоятельства и факторы, на которые он надеялся, могут предотвратить наступление преступных последствий.

Очень тонкая грань между преступным легкомыслием и преступной небрежностью. В соответствии с ч. 3 ст. 26 УК РФ преступление признается совершенным по небрежности, если лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия.

Данный вид неосторожной вины отличается от легкомыслия по содержанию обоих элементов. Её интеллектуальный момент заключается в том, что лицо может осознавать или не осознавать фактическую сторону своего деяния, но не предвидит наступления общественно опасных последствий. Волевой момент предполагает, что субъект в силу своих обязанностей, личных качеств и навыков должен был и мог предвидеть и предотвратить наступившие последствия.

При решении вопроса о том, могло ли лицо осознавать свои противоправные действия и предвидеть наступление общественно опасных последствий необходимо учитывать ту обстановку, которая сложилась на момент совершения преступления, и индивидуальные особенности каждого конкретного лица, привлекаемого к уголовной ответственности.

В связи с этим в науке уголовного права выделяют еще два признака применительно к категории «преступная небрежность»: объективный и субъективный.

Объективный признак раскрывается в ответе на вопрос, обязано ли было лицо предвидеть наступление общественно опасных последствий. Обычно такая обязанность вытекает из законодательных норм, должностных инструкций, приказов и иных нормативных актов, регулирующих должное поведение конкретных лиц и определяющих порядок их поведения в сложившейся ситуации. Например, Правила дорожного движения Российской Федерации, Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и т. д. Нарушение этих правил может повлечь за собой наступление ответственности, в том числе и уголовной.

Так, ст. 263 УК РФ устанавливает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, а равно за отказ этого лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ законом вовсе запрещен, если это по неосторожности привело к причинению тяжко-

го вреда здоровью человека либо крупного ущерба, а также повлекло смерть одного или более лиц.

Содержание субъективного признака содержится в ответе на вопрос, могло ли лицо предвидеть наступление общественно опасных последствий. Установление такой возможности или невозможности позволяет более точно определить виновность (степень виновности) или невиновность лица. Причины, исключающими возможность предвидения указанных последствий или существенно её снижающие, могут быть самые различные (недостаточная подготовленность, тяжелое состояние здоровья и т. д.). В случае, если лицо 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, или когда предвидело, но не могло их предотвратить в силу несоответствия своих психофизических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам, речь идёт о казусе (ст. 28 УК).

Представляет интерес анализ субъективной стороны составов, предусматривающих умышленную форму вины. Так, ст. 270 УК устанавливает уголовную ответственность за неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если такая помощь не нанесла бы серьезный вред его судну, а также экипажу и пассажирам.

Данное преступление представляет собой специальный вид оставления в опасности и не может быть квалифицировано по ст. 125 УК РФ, так как предполагает специальный субъект – капитан судна либо иной член экипажа судна, заменяющий капитана и выполняющий его обязанности. Ответственность наступает в случае, если капитану поступили сведения, с достоверностью свидетельствующие о нахождении людей в опасности, возможность оказать им помощь была реальной и осуществимой, однако никаких действий, направленных на их спасение, предпринято не было. Причем запоздалая без уважительных причин помощь не исключает уголовной ответственности. Таким образом, субъективная сторона этого преступления представляет собой прямой умысел, так как виновный намеренно не оказывал помощь терпящим бедствие, хотя и имел такую возможность.

В качестве примера можно привести уголовное дело в отношении капитана речного буксира-толкача Рыжова А. Н. Во время движения по маршруту он отлучился от управления судном, а когда вернулся, то увидел в непосредственной близости прямо по курсу следования буксира маломерное судно с двумя гражданами на борту. Вследствие столкновения оба пассажира маломерного судна оказались в воде. Капитан Рыжов А. Н., осознавая, что допустил столкновение с другим водным судном, при этом понимая наличие опасной ситуации для жизни людей, оказавшихся в воде (сильный ветер, волны), имея реальную возможность оказать помощь терпящим бедствие, сознательно не принял никаких мер по спасению и проследовал без остановки в направлении причала. В результате этого один из пассажиров маломерного судна утонул [10]. В данном случае явно прослеживается прямой умысел виновного в неоказании помощи терпящим бедствие на воде людям.

Статья 271 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за несоблюдение маршрутов, мест посадки, высоты полета и иные нарушения правил международных полетов (например, полет с просроченным разрешением или в неустановленное

время, несанкционированное сбрасывание в ходе полета каких-либо грузов и т. п.)¹. Если ст. 263 УК РФ охраняет правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта внутри государства, то объектом преступления по ст. 271 УК РФ являются правила именно международных полетов, нарушение которых может привести к опасным авариям и многочисленным жертвам, а также созданию угрозы государственной границы Российской Федерации. Поэтому преступное деяние считается оконченным с момента фактического нарушения установленных правил, закреплённых, например, в Воздушном Кодексе РФ, Законе «О Государственной границе РФ», сборниках аэронавигационной информации и т. д.

Субъективная сторона названного преступления представляет собой умышленную форму вины. Субъектами этого преступления могут быть только члены экипажа воздушного судна, а также лица, ответственные за соблюдение правил международных полетов (например авиационные диспетчеры). То есть это лица, которые имеют специальное образование, работают коллективно и сообща, располагают системой точных современных навигационных приборов, обеспечивающих соблюдение правил авиационных полетов. По мнению профессора Наумова А. В., в таких условиях практически невозможно неосознанное нарушение правил полетов, в том числе международных [15, с. 446].

Этой же позиции придерживается и А. И. Коробеев, который отмечал, что «субъективной стороны преступления предпологает вину в форме только умысла. Конструкция нормы такова, что исключает неосторожное отношение субъекта к нарушению правил международных полетов» [16, с. 195]. В свою очередь Юрьев С. С. полагает, что «невозможно совершить посадку на неустановленный аэродром или прервать радиосвязь с диспетчерским органом без осознания того факта, что совершается нарушение (мы не берем случаи крайней необходимости или невиновного поведения)». В связи с чем приходит к выводу, что субъективная сторона анализируемого деяния представляет собой прямой умысел [17, с. 113].

Подводя итоги, стоит еще раз обратить внимание на то, что все составы преступлений (кроме трех), включенные в Главу 28 УК РФ, содержат неосторожную форму вины. При этом крайне важно отличать преступное легкомыслие от косвенного умысла и преступной небрежности, так как именно от формы вины будет зависеть квалификация деяния. В свою очередь, основное различие видов вины определяется в зависимости от отношения субъекта к наступившим вредным последствиям.

Список литературы:

1. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики РФ (Росстат). Официальная статистика. URL: <http://www.gks.ru>
2. Официальный сайт Госавтоинспекции РФ (ГИБДД). Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru>
3. «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 19.02.2018) // СПС «КонсультантПлюс».

¹ Примечание: В п. 1 ст. 79 Воздушного Кодекса Российской Федерации международный полет определяется как полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства [11].

4. Уголовное дело № 1-222/2012 ст. 270 УК РФ. Рыжов А. Н. не оказал помощи людям, терпящим бедствие на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна. URL: <https://rospravosudie.com/>
5. Наумов А. В. Российское уголовное право. Курс лекций. Том 2. Особенная часть / А. В. Наумов. – М.: Юридическая литература, 2004 г., – 832 с.
6. Коробеев А. И. Транспортные преступления. Учебное пособие / А. И. Коробеев. – СПб.: Юридический центр-Пресс, 2003. - 406 с.
7. Юрьев С. С. Современная судебная практика об уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов / С. С. Юрьев // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. Серия «Воздушное право» – М., МГТУ ГА, 2009. – № 144 (7). – С. 108–117.

Bugaev V. A., Derevyankina S. A. Imprudence as the element of offence against traffic safety and operation of transport // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 2. – P. 125–130.

In the article the author justifies the thesis that an important role of ensuring lawfulness in the application of criminal liability measures play distinction of imprudent form of guilt from intentional form, as well as criminal levity from criminal negligence. Proper qualification of transport crimes contributes to the safety and operation of transport, the observance of human and citizen rights and freedoms. The article considers all the elements and criteria for distinguishing imprudence as a form of guilt in this area in accordance with the general theory of criminal law, as well as judicial practice in this area of social relations.

Key words: Imprudence, offence against traffic safety and operation of transport, criminal levity, criminal negligence, legitimacy.

Spisok literatury

1. Ofitsialnyiy sayt Federalnoy sluzhby gosudarstvennoy statistiki RF (Rosstat). Ofitsialnaya statistika. URL: <http://www.gks.ru>
2. Ofitsialnyiy sayt Gosavtoinspektzii RF (GIBDD). Pokazateli sostoyaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. URL: <http://stat.gibdd.ru>
3. "Ugolovnyiy kodeks Rossiyskoy Federatsii" ot 13.06.1996 N 63-FZ (red. ot 19.02.2018) // SPS «KonsultantPlyus».
4. Ugolovnoe delo # 1-222/2012 st. 270 UK RF. Ryizhov A.N. ne okazal pomoschi lyudyam, terpyaschim bedstvie na inom vod-nom puti, esli eta pomosch mogla byit okazana bez serezhnoy opasnosti dlya svoego sudna. URL: <https://rospravosudie.com/>
5. Naumov A. V. Rossiyskoe ugolovnoe pravo. Kurs lektsiy. Tom 2. Osobennaya chast. M.: Yuridicheskaya literatura, 2004 g., – 832 s., 3-e izd.
6. Korobeev A. I. Transportnyie prestupleniya. Uchebnoe posobie. - SPb.: Yuridicheskiiy tsentr-Press, 2003. - 406 s.
7. Yurev S. S. Sovremennaya sudebnaya praktika ob ugolovnoy otvetstvennosti za narushenie pravil mezhdunarodnyih po-letov // Nauchnyiy vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tehnikeskogo universiteta grahdanskoy aviatsii. Seriya «Vozdushnoe pravo» – М., МГТУ ГА, 2009, № 144 (7), S. 108–117.