

**ГАБДРАХМАНОВ АЙДАР ШАМИЛЕВИЧ**

**ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И  
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (УГОЛОВНО-  
ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ)**

Специальность: 12.00.08 – уголовное право и криминология;  
уголовно-исполнительное право

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание учёной степени  
кандидата юридических наук

КАЗАНЬ 2007

Работа выполнена на кафедре уголовного права государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Казанский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор  
Сундуров Федор Романович

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор  
Чучаев Александр Иванович  
кандидат юридических наук, доцент  
Нафиков Марат Мансурович

Ведущая организация: Академия управления ТИСБИ (г. Казань)

Защита диссертации состоится 27 сентября 2007 г. в 15.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.081.13 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора юридических наук при Казанском государственном университете им. В.И. Ульянова-Ленина по адресу: 420008, г. Казань, ул. Кремлевская, д.18, юридический факультет, ауд. 324.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке им. Н.И. Лобачевского Казанского государственного университета.

Автореферат разослан 20 августа 2007 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета Д.21.081.13,  
кандидат юридических наук, доцент

Каюмова А.Р.

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Ежегодно в России совершаются несколько сотен тысяч дорожно-транспортных происшествий, вследствие которых лишаются жизни более 30 тысяч человек и еще большему количеству лиц причиняется вред здоровью различной степени тяжести. Согласно данным Департамента безопасности дорожного движения МВД России, на территории нашей страны только в 2006г. совершено 229 140 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 32 742 человека, и причинен различной степени тяжести вред здоровью 285 362 потерпевшим. В I полугодии 2007г. произошло 172 тысячи 857 ДТП, в которых погибло 15 тысяч 247 человек. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество автоаварий увеличилось на 3,6%, а число погибших выросло на 3,2%. При этом такие показатели аварийности, как количество совершенных ДТП и число раненых в них людей, стали самыми высокими за последние 10 лет. Ежегодный социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий составляет более 380 млрд. рублей.<sup>1</sup> В связи со стремительной автомобилизацией населения в России, в случае непринятия необходимых законодательных, организационно-правовых, экономических и воспитательных мер, можно спрогнозировать дальнейший рост потерпевших от ДТП.

Значительный уровень аварийности наблюдается на морском и речном флоте. Так, по данным Ливерпульской ассоциации страховщиков, в результате аварий ежегодно в мире получают повреждения около 8000 судов. По другим сведениям, за последние 25 лет в мире погибло 1500 судов. Только за период с 2000 по 2005 гг. на морском и речном флоте России произошло свыше 200 происшествий. В 2004 г. уровень аварийности на судах возрос, по сравнению с предыдущим годом, на 41%, что в абсолютных показателях составило 43 происшествия.<sup>2</sup>

Существенны людские и экономические потери от аварийности на железнодорожном и воздушном транспорте. В течение 1997 - 2005 гг. в России имели место 192 происшествия на воздушном и 80 - на железнодорожном транспорте, в результате которых в общей сложности погиб 681 человек.

По данным Федеральной службы воздушного транспорта РФ, удельные показатели аварийности воздушных судов превышают в настоящее время среднемировой уровень в 5-6 раз. В России, кроме того, налицо в последние годы и рост авиаинцидентов: в 1998г. их было 785, в 2000г. - 761, в 2001г. - 894, в 2003г. - 940, в 2004г. - 917.<sup>3</sup> О неблагоприятном положении с соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта

<sup>1</sup> См.: За рулем. 2007. №3. С.276-277; <http://auto.lenta.ru/news/2006/11/23/dtp/>

<sup>2</sup> См.: Рост аварийных происшествий на морском транспорте. Режим доступа: <http://www.transco.ru>

<sup>3</sup> См.: Россия в цифрах: краткий статистический сборник. - М., 2002; Морской флот. 2001. №4; Комсомольская правда. 2002. 2 октября; Трофимов С.В. Уголовно-правовые аспекты ответственности за преступления в сфере безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта. С.3; Авиатранспортное обозрение. 2005. Апрель. №58.

свидетельствуют и последние авиакатастрофы, произошедшие в г. Красноярске, на востоке Украины, в г. Самаре и др.

Сложившаяся ситуация, помимо причин социально-экономического характера, объясняется отсутствием комплексного научного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности движения, недостаточной научной разработкой современных правовых средств борьбы с аварийностью на транспорте, серьезными упущениями в организации работы правоохранительных органов по ее предупреждению. Все это и обуславливает необходимость активизации исследований теоретических, организационных, правовых, технических и многих других вопросов, относящихся к борьбе с транспортными происшествиями, в том числе, с использованием уголовно-правовых средств.

В современном обществе, в условиях интенсивного развития транспорта, нельзя переоценить роль права, в том числе и уголовного права, в обеспечении неукоснительного соблюдения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Однако его позитивное воздействие в этой области представляется недостаточным в силу определенного несовершенства законодательного регулирования ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. В определенной корректировке, в том числе в сторону усиления уголовной ответственности, нуждается и судебная практика по уголовным делам этой категории.

Пределы исследования ограничены анализом преступлений, предусмотренных статьями 263 и 264 УК РФ, поскольку они составляют основной массив всех преступлений, так или иначе связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Указанные обстоятельства обуславливают актуальность темы диссертационного исследования и объясняют причины ее выбора.

**Степень научной разработанности темы.** Проблеме борьбы с транспортными преступлениями уделялось достаточно пристальное внимание, ей посвящено немало диссертационных исследований и научных работ, в том числе исследований, проведенных Н.С. Алексеевым, Н.Н. Белокобыльским, А.В. Грибковым, М.С. Гринбергом, Ф.А. Гусейновым, М.А. Ефимовым, В.И. Жулевым, Б.Л. Зотовым, А.И. Коробеевым, Б.А. Куриновым, В.В. Лукьяновым, И.Г. Маландиным, Ф.Б. Мельниковым, В.С. Орловым, З.Б. Соктоевым, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаевым и др. Криминологические проблемы транспортных преступлений исследовались в работах И.А. Гумерова, И.В. Каретникова, Д.С. Ковалева и др.

Признавая значимость работ указанных авторов, тем не менее следует отметить, что специального исследования, посвященного комплексному уголовно-правовому и криминологическому анализу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, на основе анализа обновленного в последние годы УК РФ, не проводилось. Между тем в связи с дальнейшим реформированием уголовного законодательства особую остроту приобретает необходимость комплексного рассмотрения проблем противодействия преступлениям против безопасности движения и эксплуатации

транспортных средств, соответствующего анализа норм об уголовной ответственности за эти преступления и выработки их оптимальной модели.

**Объектом диссертационного исследования** являются общественные отношения в сфере обеспечения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств уголовно-правовыми средствами, а также комплекс общих и специальных мер предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

**Предметом диссертационного исследования** выступают соответствующие нормы как действующего отечественного и зарубежного уголовного, административного и гражданского законодательства, так и их исторические аналоги, научная литература по исследуемой теме, современная практика применения рассматриваемых правовых норм и другой собранный автором эмпирический материал (статистические данные, судебно-следственная практика и др.)

**Целью исследования** является разработка на основе системного анализа уголовно-правового и криминологического аспектов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, теоретических обобщений и практических предложений по совершенствованию уголовного законодательства и предупредительной деятельности, направленной на стабилизацию уровня безопасности движения.

В этой связи предпринята попытка решить следующие **задачи**:

- раскрыть процесс развития и совершенствования российского законодательства, предусматривавшего уголовную ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

- провести уголовно-правовой анализ норм, регламентирующих ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

- проанализировать современное зарубежное уголовное законодательство об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

- изучить следственную, надзорно-прокурорскую и судебную практику по делам исследуемой категории;

- проанализировать статистические показатели, характеризующие состояние аварийности на транспорте;

- выявить несовершенство законодательства в области регламентации ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

- исследовать и систематизировать криминологические факторы, способствующие преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

- выдвинуть и обосновать предложения по совершенствованию норм УК РФ, регламентирующие ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

- обосновать систему мер по предупреждению преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

**Методологическую основу исследования** составляют диалектический метод познания, комплекс общенаучных и специальных методов, применяемых в юриспруденции: логический, исторический, системно-структурный, формально-юридический, а также теоретические положения, выработанные в общей теории права, уголовном, уголовно-процессуальном и административном праве, криминологии, философии, социологии, социальной психологии и др.

**Нормативную базу исследования** составили Конституция Российской Федерации, уголовное, административное и гражданское законодательство РФ, Закон РФ «О безопасности дорожного движения», Закон РФ «О федеральном железнодорожном транспорте», Воздушный кодекс РФ, Международные правила предупреждения столкновения судов 1972 г., Кодекс торгового мореплавания РФ, постановления Пленумов Верховного Суда СССР, РСФСР и РФ, ведомственные нормативные акты, а также уголовное законодательство зарубежных государств.

**Теоретическую основу исследования** составили научные работы в области теории уголовного права, криминологии, психологии личности и преступного поведения Н.С. Алексеева, А.И. Алексеева, Ю.М. Антоняна, Б.С. Волкова, Б.Я. Гаврилова, А.В. Галаховой, Р.Р. Галиакбарова, А.Д. Гарбуза, А.А. Глухой, Г.Н. Горшенкова, М.С. Гринберга, П.С. Дагеля, Е.П. Данилова, С.А. Домахина, М.И. Еникеева, А.Э. Жалинского, В.И. Жулева, П.В. Замосковцева, Б.В. Здравомыслова, Р.Г. Зорина, Н.П. Иваника, Н.Г. Иванова, В.Г. Ившина, В.А. Илларионова, Е.А. Ишутина, И.Д. Камынина, В.Е. Квашиса, М.И. Ковалева, И.Я. Козаченко, А.Л. Козлова, В.С. Комиссарова, Д.П. Котова, А.Л. Кононова, С.М. Корабельникова, А.И. Коробеева, И.Н. Кременова, Н.М. Кропачева, Н.Е. Крыловой, В.Н. Кудрявцева, Н.Ф. Кузнецовой, А.С. Кузьминой, Б.А. Куринова, А.И. Рарога, Д.В. Ривмана, Б.Н. Топорнина, И.М. Тяжковой, В.А. Федорова, И.Р. Харитоновой, О.И. Чистякова, А.И. Чучаева, В.Е. Эминова, Н.В. Якубенко и др.

**Эмпирическую основу исследования** составили статистические данные по Российской Федерации и Республике Татарстан о транспортных происшествиях, статистическая отчетность МВД РФ и РТ (1994-2007 гг.), материалы следственно-судебной практики, опыт правоприменительной деятельности следственных органов по делам рассматриваемой категории. При подготовке диссертационного исследования изучены материалы 365 уголовных дел в отношении лиц, совершивших преступления, предусмотренных ст.ст. 263, 264 УК РФ. При проведении диссертационного исследования автор учел и критически осмыслил свой практический опыт работы в подразделении Специализированного следственного отдела Главного следственного управления по расследованию преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта при МВД РТ.

Репрезентативность собранного и изученного материала обеспечивает обоснованность и достоверность выводов, положений и рекомендаций, содержащихся в диссертационном исследовании.

**Научная новизна** данной работы заключается, в том, что она является одним из первых монографических исследований, посвященных анализу

ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств с учетом изменений, внесенных в Уголовный кодекс РФ в последние годы. Проведено комплексное уголовно-правовое и криминологическое изучение преступлений, предусмотренных ст.ст. 263, 264 УК РФ, рассмотрено становление и развитие российского законодательства, проанализировано уголовное законодательство ряда зарубежных государств, выявлены причины и условия, способствующие совершению преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. На основе анализа состояния, динамики и структуры транспортных преступлений предложены рекомендации по оптимизации ряда норм УК РФ и мер предупреждения этих преступлений.

**На защиту выносятся следующие научные положения:**

1. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств – это предусмотренные в главе 27 УК РФ общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатацию любого вида механического транспорта, повлекшие по неосторожности смерть человека, причинение вреда здоровью людей, либо ущерба имущественного или организационного характера.

2. Общественная безопасность как составляющая родового объекта преступлений, предусмотренных в разделе IX УК РФ, означает недопущение и предотвращение реальных и потенциальных угроз жизненно важным интересам населения, отдельной личности, общества и государства, порождаемых техногенными факторами и социально опасным поведением людей.

3. Поскольку к транспортным преступлениям могут быть отнесены только общественно опасные деяния, нарушающие правила безопасности и эксплуатации механических транспортных средств, к ним не следует относить трубопроводные системы, которые являются неподвижными, находящимися в состоянии покоя (движущимися в них являются только предметы транспортировки). С учетом данного обстоятельства, следовало бы исключить ст.269 УК РФ из раздела IX УК РФ, а нормы, закрепленные в ней, регламентировать в ст.216.1 УК РФ, в которой, наряду с последствиями, предусмотренными в ст.269 УК РФ, целесообразно регламентировать наступление экологической катастрофы или иных тяжких последствий.

4. Предложения по совершенствованию редакции статей 263 и 268 УК РФ:

а) в наименовании статьи 263 УК РФ заменить слово «водного», а в части 1 этой статьи слова «морского или речного» словосочетанием «морского, речного или озерного...»

б) заменить в наименовании главы 27, статей 263, 268 УК РФ и их диспозициях понятие «транспорт» на понятие «транспортное средство»;

в) при определении субъекта преступления, предусмотренного ст.263 УК РФ, следовало бы вместо формулы - «лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности, обязанным соблюдать эти правила» указать – «лицом, управляющим транспортным средством».

г) объективная сторона преступления, предусмотренного ст.263 УК РФ, может быть выполнена путем совершения альтернативных действий: либо

нарушения правил безопасности движения, либо нарушения правил эксплуатации какого-либо из указанных в ней видов транспорта. Следовательно, было бы правильным в наименовании ст. 263 УК РФ и диспозиции ч.1 данной статьи после слова «движения», вместо союза «и» указать «или»;

5. Предложения по совершенствованию редакции ст.264 УК РФ:

а) вновь ввести уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение человеку вреда здоровью средней тяжести, или, в качестве варианта, предусмотреть ее в ч.1 ст.264 УК РФ за причинение вреда здоровью средней тяжести двум или более лицам.

б) уточнить наименование ст.264 УК РФ, указав после слова «движение» вместо «и» союз «или», и тем самым привести в соответствие это наименование с диспозицией ч.1 данной статьи;

в) в ч.1 ст. 264 УК РФ заменить словосочетание «правила дорожного движения» на слова «правила безопасности дорожного движения»;

г) предусмотреть в ст.264 УК РФ наказание в виде лишения права управлять транспортным средством на срок до десяти лет и, соответственно, урегулировать этот вопрос в ст.47 УК РФ.

6. Дополнить УК РФ статьей 266.1. **«Управление транспортным средством в состоянии опьянения и допуск к управлению им водителей, находящихся в состоянии опьянения»**

1. Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии средней или сильной степени алкогольного, наркотического или токсического опьянения, -

наказывается исправительными работами на срок до двух лет или арестом до шести месяцев, либо лишением свободы до одного года с лишением права управлять транспортным средством на срок до пяти лет.

2. Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения, совершенный лицом, ответственным за эксплуатацию транспортных средств, -

наказывается штрафом от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от шести месяцев до одного года, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок до шести месяцев с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет».

**Теоретическое и практическое значение исследования.** Выводы и предложения, содержащиеся в диссертации, могут быть востребованы законодателем в процессе правотворчества, следственной и судебной практикой при применении норм, устанавливающих уголовную ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Результаты исследования могут также найти применение в научно - исследовательской работе при дальнейшей разработке данной проблемы и в учебном процессе при подготовке юристов.

**Апробация результатов диссертационного исследования.** Основные теоретические положения и результаты проведенной работы нашли свое

отражение в выступлениях на научно-практических конференциях: «Великая Победа: исторические и социально-правовые аспекты» (60 лет Победы в Великой Отечественной войне) (г. Казань, 15 апреля 2005г.); «Социально-правовые проблемы борьбы с преступностью в современной России» (г. Казань, 24 мая 2005г.); «Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации в свете реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012гг.» (Международная конференция г. Орел, 16 мая 2006г.); «Проблемы укрепления законности и борьбы с преступностью: социально-правовые аспекты» (г. Казань, 26 мая 2006г.), а также в семи научных публикациях, в том числе и в научном журнале, включенном в перечень изданий ВАК.

Материалы и результаты диссертационного исследования внедрены в практику и используются в правоприменительной деятельности Главного следственного управления при МВД Республики Татарстан, а также применяются при преподавании курса «Уголовное право» в Казанском юридическом институте МВД РФ, о чем имеются соответствующие акты о внедрении.

**Структура диссертации.** Диссертация выполнена в объеме, соответствующем требованиям ВАК. Структура работы определена с учетом особенностей избранной темы, последовательности изложения материала, характера исследования основных проблем в том аспекте, в котором она представляется диссертанту наиболее приемлемой для лучшего раскрытия темы. Диссертация состоит из введения, трех глав, содержащих девять параграфов, заключения, списка законодательных, иных нормативных правовых актов, литературы и материалов практики.

## СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Во введении** обосновываются актуальность темы исследования, показана степень разработанности проблемы, определены объект и предмет исследования, сформулированы цель и задачи работы, отражены методологическая, нормативная и эмпирическая основы диссертационного исследования, обоснованна его научная новизна, выдвинуты положения, выносимые на защиту, раскрыты теоретическая и практическая значимость работы, апробация её результатов и определена структура диссертации.

**Первая глава диссертации «Понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств»** состоит из трех параграфов.

**В первом параграфе** раскрываются понятие и виды преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств. В нём отмечается, что понятие «транспортные преступления» является более широким, по сравнению с понятием преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, предусмотренных в главе 27 УК РФ, поскольку оно охватывает и другие преступления, совершение которых так или иначе связано с использованием транспортных средств (ст.211, 350 УК РФ). Тем

более, по мнению диссертанта, нельзя обозначить указанные преступные деяния понятием «автотранспортные преступления», «дорожно-транспортные преступления» и т.п.

С учетом проведенного анализа многочисленных в литературе дефиниций понятие преступлений, предусмотренных в гл. 27 УК РФ, определяется следующим образом: «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств – это предусмотренные в главе 27 УК РФ общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатацию любого вида механического транспорта, повлекшие по неосторожности смерть человека, причинение вреда здоровью людей, либо ущерба имущественного или организационного характера».

Автор признает правильным определение места указанных составов преступлений в разделе IX УК РФ «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка». Общественная безопасность как составляющая родового объекта преступлений, предусмотренных в разделе IX УК РФ, - это состояние защищенности, характеризующееся недопущением и предотвращением угроз (если они возникли) жизненно важным интересам населения, отдельной личности, общества и государства, порождаемых социально опасным поведением людей и техногенными факторами.

Видовым объектом преступлений, предусмотренных в главе 27 УК РФ, как отмечается в работе, выступают общественные отношения в сфере безопасного для жизни, здоровья людей и собственности функционирования всех видов транспортных средств.

К этим преступлениям, по мнению диссертанта, могут быть отнесены только общественно опасные деяния, нарушающие правила безопасности и эксплуатации механических (самодвижущихся) транспортных средств. К ним поэтому не следовало бы относить трубопроводные системы, которые являются неподвижными, находящимися в состоянии покоя (движущимися в них являются только предметы транспортировки). Будучи поименованным в качестве транспорта «трубопроводный транспорт» как именно разновидность транспортного средства, фактически никакой опасности не представляет. Здесь речь может идти не о трубопроводном транспорте, а трубопроводной системе, в которой источником повышенной опасности может являться транспортируемый груз (нефть, газ и др.), а не эта система как таковая. Поэтому соответствующие нарушения технологии перекачки такого груза следует относить к нарушениям специальных правил безопасности, подобно, например, тем правилам безопасности, которые установлены при ведении горных, строительных и иных работ или на взрывоопасных объектах и др.

В диссертации также указывается, что если пойти по пути расширительного толкования «транспортного средства», то можно было бы включить в него канализационные, отопительные системы, а также транспортные системы в каменноугольных, соляных и иных шахтах. С учетом этого, положения предусмотренные ст.269 УК РФ, следовало бы разместить в главе 24 УК РФ, наряду с другими составами нарушения специальных правил безопасности, например, в ст.216.1 УК РФ.

На взгляд автора, было бы целесообразным предусмотреть в ст.266 или в новой статье (ст.266.1) УК РФ уголовную ответственность лица, выпускающего транспортные средства в эксплуатацию, за допуск к управлению ими других лиц, не имеющих или лишенных водительских прав или недопущенных по медицинским показаниям к работе в качестве водителей транспортных средств.

Диссертант проанализировал многочисленные классификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Как это общеизвестно, любая классификация или типология носит условный характер. Поскольку предложенные в литературе классификации указанных преступлений проводятся на основе тех или иных критериев, отраженных в УК РФ, то все они не лишены теоретического и практического смысла. Однако более предпочтительной ему представляется их классификация, проведенная А.И. Чучаевым, подразделившим эти преступления на 1) деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта (ст.ст. 263, 264, 266 – 269 УК РФ); 2) иные преступления в сфере функционирования транспорта (ст.ст.270 и 271 УК РФ).

**Во втором параграфе** прослеживается регламентация преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в истории уголовного законодательства России.

В ней отмечается, что развитие уголовно-правовых норм в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств шло вслед за появлением и развитием новых видов транспорта.

В диссертации проведен анализ правил движения и провоза гужевым и воздушным транспортом, начиная с Соборного уложения 1649 г. Определенная систематизация норм, регулировавших использование транспортных средств была достигнута в Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г., в котором содержались нормы о сухопутном сообщении, предусматривавшие ответственность за ненадлежащее содержание дорог, переправ, мостов, умышленное и неумышленное повреждение, загромождение путей, нарушение правил управления локомотивами и их эксплуатации, движения речного и морского транспорта и др. В качестве недостатка данного Уложения автор указывает на рассредоточенность норм, регламентирующих ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, по различным главам.

Положительной стороной Уголовного уложения 1903 г. он признает попытку дифференциации уголовной ответственности в зависимости от специфики субъектов преступлений. В нем, в частности, выделялись 1) лица, состоящие на службе; 2) начальствующий состав эксплуатационных служб; 3) пассажиры и 4) иные лица. Достаточно разработанными в нем были положения, предусматривавшие ответственность за посяательства на безопасное функционирование речного и морского транспорта.

В первые годы советской власти, как отмечается в диссертации, посяательства в сфере безопасности использования транспорта рассматривались как имеющие повышенную общественную опасность. Например, лица, следовавшие на паровозах и тормозных площадках, подлежали

незамедлительному аресту и отправлению в местные чрезвычайные комиссии для дальнейшего направления их в концентрационный лагерь сроком до 5 лет. Такая же участь ожидала машинистов и др., обвиняемых в бездействии. В те годы, кроме того, игнорировался принцип виновной ответственности, а бремя доказывания невиновности в некоторых случаях возлагалось на подозреваемого. Имела также место необоснованно широкая трактовка понятия преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. В него включались небрежное отношение к своим служебным обязанностям, приведшее к утрате или порче грузов, неподчинение законным требованиям капитана и др.

В диссертации дан подробный анализ норм УК РСФСР 1922г., 1926г. и 1960г., регламентирующих ответственность за указанные виды преступлений. Отмечается, в частности, что по УК 1922г. преступления, связанные с использованием различных видов транспорта, рассматривались в основном в экономической сфере, а также в области охраны народного здоровья, общественной безопасности и публичного порядка. В УК 1926г. составы этих преступлений размещались в различных главах, в том числе и в главе о государственных преступлениях.

Автор обращает внимание и на то, что в УК 1926г. не было ни одной нормы, непосредственно направленной на охрану безопасного функционирования автомобильного транспорта.

Более разработанными нормы о безопасности движения и эксплуатации транспортных средств были в УК 1960г. В нем более последовательно были проведены унификации этих норм, разграничение между нарушением трудовой дисциплины на транспорте и нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Диссертант положительно оценивает нормы УК 1960г., предусматривавшие уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст.211<sup>1</sup>) и допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения (ст.211<sup>3</sup>).

**В третьем параграфе** проведен анализ преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств по уголовному законодательству зарубежных государств. Автор отмечает, что в УК многих государств имеются специальные главы или разделы, посвященные регламентации этих видов преступлений, хотя они имеют неодинаковые наименования.

В диссертации обращается внимание, прежде всего, на те положения УК зарубежных государств, которые, по мнению автора, могут представлять интерес для российского законодателя. Например, ст.284 УК Украины предусматривает ответственность за неоказание помощи судну и лицам, терпящим бедствие, а ст.285 – за несообщение капитаном названия своего судна при столкновении судов. Заслуживает внимания российского законодателя и ст.288 УК Украины, в которой предусмотрена ответственность за «нарушение правил, норм и стандартов, касающихся обеспечения безопасности дорожного

движения, совершенное лицом ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт либо содержание дорог, улиц, железнодорожных переездов, других дорожных сооружений, или лицом, выполняющим такие работы, если это нарушение причинило потерпевшему средней тяжести телесное повреждение, тяжкое телесное повреждение или смерть». Аналогичные нормы предусмотрены и в УК Беларуси, Кыргызстана, Узбекистана и др.

Нормы об ответственности за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, известны УК Казахстана, Латвии, Польши, Узбекистана и др.

В ряде стран криминализовано и управление транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения (УК Болгарии, Дании, Испании, Латвии, Польши, Эстонии и др.). Причем, уголовная ответственность в них установлена уже за сам факт управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения.

По мнению диссертанта, нормы об ответственности за допуск к управлению транспортным средством в состоянии опьянения и за управление ими в таком состоянии следовало бы предусмотреть и в УК РФ. Лицо, управляющее транспортным средством в состоянии сильного опьянения, является фактически, потенциальным убийцей. И поэтому в век массовой автомобилизации населения, появления высокоскоростных видов транспортных средств такого рода факты не могут рассматриваться как «безобидные», они таят в себе реальную угрозу жизни и здоровью людей.

В то же время в работе критически оцениваются положения УК Болгарии (ч.3 ст.342) и Польши (ч.3 ст.173), рассматривающие некоторые нарушения правил дорожного движения в качестве умышленных преступлений. По мнению диссертанта, едва ли целесообразным можно признать установление уголовной ответственности за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном, как это имеет место в УК Беларуси, Грузии, Казахстана, Таджикистана, Украины и др.

**Вторая глава «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (юридический анализ и вопросы квалификации)»** состоит из двух параграфов.

**В первом параграфе** раскрываются объективные и субъективные признаки нарушения правил безопасности и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Характеризуя объект этого преступления, диссертант исходит из определения понятия общественной безопасности, предложенным В.С. Комисаровым, А.С. Кузьминой и др. Под ней он понимает состояние защищенности безопасных условий жизни людей, функционирования общества и государства. Безопасность же движения и эксплуатации транспортных средств является составляющей общественной безопасности.

Видовым объектом преступлений, предусмотренных в главе 27 УК РФ, по мнению автора, является группа сходных по объективным признакам

общественных отношений, функционирующих в связи с обеспечением безопасности, прежде всего, жизни и здоровья людей в процессе эксплуатации всех видов транспортных средств. Эти нормы имеют своей целью не охрану безопасности вообще, а именно охрану жизни и здоровья людей в процессе эксплуатации транспортных средств.

В диссертации обосновывается вывод о том, что непосредственный объект преступлений, предусмотренный ст.ст. 263 и 264 УК РФ, представляется, как бы, двуединым. С одной стороны нельзя утверждать, что именно нормальная эксплуатация транспортных средств сама по себе составляет их объект, а с другой – было бы ошибочно утверждать, что эти преступления посягают только на личность. Но поскольку они указаны в разделе IX (главе 27) УК РФ, их основным объектом выступает безопасность движения и эксплуатации соответствующих видов транспортных средств, а жизнь и здоровье человека (людей) – обязательным дополнительным объектом.

На взгляд автора, понятие «транспорт» представляется достаточно широким и многофункциональным, поэтому в наименовании главы 27, ст.ст. 263, 268 УК РФ и их диспозициях его следовало бы заменить понятием «транспортное средство».

В диссертации проанализированы признаки железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Здесь обращается внимание на то, что как такового водного транспорта не существует, есть морской, речной и озерный виды транспортных средств, которые имеют присущие им правила безопасности и эксплуатации. Поэтому автору представляется целесообразным в наименовании ст.263 УК РФ вместо водного транспорта указать морской, речной или озерный транспорт, а в диспозиции ч.1 этой статьи, наряду с морским, речным транспортом указать и озерный.

Как отмечает автор, стремительно развивающийся прогресс обуславливает появление новых видов транспортных средств, в том числе и таких, которые совмещают в себе функции нескольких видов транспорта (например, железнодорожных, морских, речных транспортных средств, передвигающихся на воздушной подушке, самолетов-амфибий и т.д.). Такое совмещение функций при совершенствовании транспорта будет приобретать все более стремительный характер. В связи с этим вопрос об отнесении транспортного средства к тому или иному виду транспортных средств, может приобрести практическое значение. По мнению диссертанта, при его решении следует исходить из основной его функции – то ли оно создано, прежде всего, для плавания, либо для передвижения в воздушном пространстве, либо по железнодорожным путям.

В диссертации проведен анализ объективной стороны, а также субъективных признаков нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта. В ней отмечается, что объективная сторона данного преступления может быть выполнена путем учинения альтернативных действий: либо нарушения правил безопасности движения, или нарушения правил эксплуатации какого-либо из указанных видов транспортных средств. Поэтому автор предлагает в

наименовании ст.263 УК РФ и в диспозиции ч.1 данной статьи после слова «движения» вместо союза «и» указать «или». В работе также указывается, что нарушение правил безопасности эксплуатации транспортных средств в смысле ст.263 УК РФ означает только нарушение условий эксплуатации тех устройств, которые обеспечивают безопасность движения транспорта, его плавучесть, судоходные, летно-технические и другие подобные качества. Иные общественно опасные деяния, хотя и могут вывести транспортные средства из эксплуатации, но если они не связаны с нарушением правил безопасности движения, не могут обусловить ответственность по ст.263 УК РФ.

Как представляется диссертанту, редакция ч.1 данной статьи приводит к противоречивым решениям вопроса о круге субъектов рассматриваемого преступления. В качестве субъекта следует рассматривать как лиц, занимающих определенные должности на транспорте, так и любых других лиц, фактически выполняющих работу по управлению или эксплуатации соответствующих видов транспортных средств. Во избежании ошибочной трактовки положения ч.1 ст.263 УК РФ было бы предпочтительным изменить редакцию диспозиции этой нормы, сформулировав ее также, как это сделано применительно к субъекту преступления, предусмотренного в ст.264 УК РФ.

**Во втором параграфе** рассмотрены объективные и субъективные признаки нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В работе указывается, что непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, выступает безопасность людей в процессе движения по дорогам или эксплуатация всех тех видов механических транспортных средств, которые отчасти перечислены в примечании к данной статье.

Автор отмечает, что в отличие от ст.263 УК РФ, в ст.264 этого Кодекса используется понятие «транспортное средство» (вместо слова «транспорт»), что представляется ему более предпочтительным.

В диссертации обосновывается также предложение о замене в редакции ст.264 УК РФ понятия «правила дорожного движения» на «правила безопасности дорожного движения», поскольку последнее более точно отражает объективную сторону этого преступления и, кроме того, правила безопасности дорожного движения отражены не только в Правилах дорожного движения.

Обращено внимание на противоречие между наименованием ст.264 УК РФ и редакцией ч.1 этой статьи; если в первом - правила дорожного движения, а также правила эксплуатации транспортных средств соединены союзом «и», то в диспозиции – уже союзом «или». Правильной диссертант признает редакцию диспозиции ч.1 ст.264 УК РФ.

Он обосновывает мнение о введении уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение человеку вреда здоровью средней тяжести. Или, по крайней мере, предусмотреть ее за причинение такого вреда здоровью двум или более лицам. Он исходит из того, что вред здоровью средней тяжести по своим свойствам достаточно близок к тяжкому вреду, а характер

вреда обуславливается не столько поведением виновного, сколько случайными обстоятельствами (как или на что упал потерпевший при ДТП и др.). Общественная опасность такого рода нарушений значительно повышается в случае причинения вреда здоровью средней тяжести нескольким лицам.

Автор подвергает критическому анализу выводы некоторых авторов о том, что при нарушении рассматриваемых правил двумя или более лицами в причинной связи с наступившими последствиями могут находиться действия лишь одного лица. Например, создание аварийной ситуации, обусловившее реальную возможность наступления последствий, указанных в ст.264 УК РФ, находится в причинной связи с ними, даже если такая возможность превращена в действительность противоправным поведением других лиц. Он также подвергает критике мнение о том, что при бездействии в смысле деяния по ст. 264 УК РФ причинная связь вообще отсутствует, поскольку такой подход противоречит основополагающему положению уголовного права, согласно которому лицу можно вменять только те последствия, которые причинно обусловлены его деянием, а также пониманию объективной стороны любого преступления по неосторожности.

В то же время, по мнению диссертанта, водителю, не нарушившему правил безопасности движения, нельзя вменять непредотвращение последствий ДТП, которое было создано виновными действиями потерпевшего или других участников движения.

**Глава третья «Криминологическая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и меры их предупреждения»** состоит из четырех параграфов.

**В первом параграфе** анализируются состояние, структура и динамика преступлений, предусмотренных ст.ст. 263 и 264 УК РФ. В частности, отмечается, что высокий уровень дорожно-транспортных происшествий, аварий на других видах транспорта, влекущих смерть или причинение вреда здоровью сотням тысяч людей, стал по существу общенациональной проблемой России. Потери от преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в России на несколько порядков больше по сравнению с другими странами. А динамика их носит зловещий характер; если в 1999г. было совершено 159823 ДТП, то в 2006 – уже 229140, число раненых в 1999г. было 182123 человек, то в 2006 – 285362, число погибших в 1999г. составляло 29718 человек, а в 2006 – 32724.

Как показано в диссертации, значительно увеличилось количество аварий (с 15 в 1999г. до 46 в 2005г. и погибших с 2 до 16 человек) на морском и речном транспорте России, а также на воздушном транспорте (количество погибших в 1999г. составляло 43 человека, в 2005г. - 56).

Автор отмечает, что самыми массовыми среди всех видов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств являются нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Транспортные, прежде всего, автотранспортные, преступления преобладают в структуре неосторожной преступности.

Автор подчеркивает, что в многочисленных авариях погибает много детей

и молодых людей в возрасте от 5 до 25 лет, то есть гибнут, теряют здоровье и калечатся те, кто относится к наиболее активной, трудоспособной части населения, кто олицетворяет будущее нашей страны.

**Во втором параграфе** исследуются причины и условия совершения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Преступность, связанная с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как и иные виды преступлений, указывается в диссертации, также обуславливается объективными причинами, то есть конкретными противоречиями в общественном бытии, так и субъективными, проявляющимися в искаженных потребностях, установках, правосознании лиц, совершающих преступления, и др. Транспортная преступность порождается не одной какой-то причиной, а сложным многоуровневым причинным комплексом. В отличие от причин, условия сами по себе не воспроизводят эту преступность, а выступают катализатором в активизации их проявления.

Диссертант исходит из того, что причины преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств представляют собой комплекс экономических, социальных, политических, организационных, психологических, правовых и других факторов, порождающих противоречия и вызывающих деформации в сфере безопасного функционирования транспортных средств. Конкретно они проявляются в сокращении объемов производства современных транспортных средств, ухудшении качества этой продукции, снижении качества ремонтных работ, наличии дефицита запчастей, вынужденной эксплуатации морально и физически изношенного транспортного парка страны, падении дисциплины, правовом нигилизме, особенно в среде молодежи и др.

В диссертации проведен обстоятельный анализ причин и условий нарушения правил безопасности и эксплуатации транспортных средств на основе изучения трех основных компонентов: ситуации, транспортного средства и личности преступника. Ее автор пришел к выводу о том, что недостаточно лишь констатации объективного характера причин этих преступлений, а необходимо устранять конкретные условия, активизирующие проявления этих причин, в частности, содержать в безопасном состоянии дороги и всю дорожную инфраструктуру, повысить контроль за качеством ремонта транспортных средств, повысить качество подготовки водителей и др. Выявление и устранение конкретных условий совершения рассматриваемых преступлений не менее важная задача, причем, задача реально и быстро достижимая. Если, например, на перекрестке улиц в виду отсутствия светофора часто происходят аварии, то, следовательно, на нем надо установить его. Или, скажем, на каком-то участке пешеходы переходят улицу в неустановленном месте, то в этом месте следовало бы установить ограждение между тротуаром и проезжей частью и т.п.

**В третьем параграфе** выявлены особенности личности виновного в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных

средств.

Диссертант исходит из того, что личность преступника реально существует и обладает свойствами, отличающими его от других людей. Однако о ней можно говорить лишь в том случае, когда человек совершил преступление и тем самым стал «подвластным» уголовному закону.

В работе проанализирован комплекс социально-демографических, социально-правовых, социально-психологических и психофизиологических свойств личности виновных в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. В частности, эти нарушения, главным образом, допускают лица мужского пола (97%), в возрасте от 18 до 30 лет (свыше 50%). Особенно пренебрежительны к правилам безопасности лица в возрасте до 20 лет; количество преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств на один возрастной год у лиц 16-20 летнего возраста составляет около 4%, что в несколько раз выше показателей других возрастных групп. Наиболее самоуверенными при управлении транспортными средствами являются водители со стажем управления от 5 до 10 лет.

Отмечается также, что лица, совершающие нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, представляют не самую образованную часть населения.

В результате исследования выявлено, что подавляющее число лиц, привлеченных к уголовной ответственности по ст.ст. 263, 264 УК РФ, ранее привлекались к административной ответственности (соответственно, по этим статьям 81,0% и 56,3%). Около 32% лиц ранее управляли транспортным средством в состоянии опьянения. В этом состоянии было совершено свыше 20,0% преступлений на железнодорожном, воздушном и водном транспорте, 31,0% - на автотранспорте.

Как указывается в диссертации, личность виновных в преступном нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств характеризуется антисоциальной установкой, выражающейся в пренебрежительном отношении к жизни и здоровью других людей, либо недостаточно выраженной социальной установкой, то есть недостаточно бережным отношением к ним.

**В четвертом параграфе** рассмотрены меры предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Автор основывается на общепринятом в отечественной литературе подходе к предупреждению преступности, которое может осуществляться на основе как общесоциальных, так и специальных профилактических мер. Они не только не противоречат друг другу, а, наоборот, должны взаимно обогащаться. Только на основе квалифицированного сочетания общесоциальных и специальных профилактических мер и возможна постановка и осуществление социально значимой предупредительной деятельности в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

В диссертации предложен комплекс общесоциальных и специально-предупредительных мер, среди которых особое внимание ее автором обращено

на:

1) создание, модернизацию и обустройство транспортных магистралей, дорог, транспортной системы городов и других поселений в стране;

2) переход на производство современных транспортных средств, отвечающих мировым требованиям безопасности, и вывод из эксплуатации устаревших образцов транспорта;

3) формирование правового сознания населения по соблюдению дисциплины и соответствующих правил безопасности на транспорте на основе научной и профессиональной системы информации и пропаганды безопасного движения;

4) качественное улучшение профессиональной подготовки летного состава, судоводителей, участников дорожного движения, а также усиление контроля за качеством их подготовки со стороны государства;

5) переориентация деятельности сотрудников ГИБДД на предупреждение дорожно-транспортных происшествий как на основную их задачу;

6) установление тотального контроля за соблюдением скоростного режима и других правил движения на дорогах с использованием камер наблюдения и иных новейших технических средств;

7) повышение административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения, а также иные правонарушения; чем значимее будут эти меры, тем больший предупредительный эффект они будут иметь;

8) усиление уголовной ответственности за преступные нарушения правил безопасности на транспорте путем увеличения продолжительности срока наказания в виде лишения права управлять транспортным средством до 10 лет, а также совершенствование судебной практики. Вряд ли можно признать приемлемой практику, по существу ставшей уже обычной, когда суды по ч.ч. 1 и 2 ст. 264 УК РФ, чаще всего применяют условное осуждение;

9) введение уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии средней и сильной степени опьянения и др.

**В заключении** подводятся итоги исследования, формулируются основные выводы и предложения.

**Основные положения диссертационного исследования** отражены в следующих работах автора:

*Публикации в ведущих рецензируемых научных журналах, перечень которых утвержден ВАК:*

1. Габдрахманов А.Ш. Общественно опасные последствия в преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) / А.Ш. Габдрахманов // Вестник Московского университета МВД России. – Москва. – 2007. – №3. – С.49-50.

*Публикации в иных изданиях:*

2. Габдрахманов А.Ш. Изменение законодательства в сфере борьбы с транспортными преступлениями в 20-40 гг. XIX века / А.Ш. Габдрахманов //

Материалы научно-практической конференции КЮИ МВД России «Великая Победа: исторические и социально-правовые аспекты» (г. Казань, 15 апреля 2005г.) – Казань: КЮИ МВД России, 2005. - С.44-46.

3. Габдрахманов А.Ш. Криминологический анализ дорожно-транспортных происшествий в России / А.Ш. Габдрахманов // Материалы итоговой научно-практической конференции КЮИ МВД России «Социально-правовые проблемы борьбы с преступностью в современной России» (г. Казань, 24 мая 2005г.) – Казань: КЮИ МВД России, 2005. - С.80-83.

4. Габдрахманов А.Ш. Содержание понятия «безопасность» в российском уголовном праве / А.Ш. Габдрахманов // Сборник трудов молодых ученых и преподавателей КЮИ МВД России. – Казань: КЮИ МВД России, 2006. - С.7-10.

5. Габдрахманов А.Ш. Преступления связанные с нарушением правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств по российскому законодательству. Научно-практическое пособие. – Казань: КЮИ МВД России, 2006. – 62с.

6. Гарафутдинов М.Р., Габдрахманов А.Ш. Личность виновного в нарушении правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) / Гарафутдинов М.Р., Габдрахманов А.Ш. // Транспортное право. – Баку. – 2006. - №4. – С.12-19.

7. Габдрахманов А.Ш. Ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств по законодательству зарубежных стран / А.Ш. Габдрахманов // Научные труды КЮИ МВД России. – Казань: КЮИ МВД России, 2007. – Вып.7. – С.26-36.