



АКАДЕМИЯ  
 министерства  
 внутренних дел  
 СССР

На правах рукописи  
 Для служебного пользования  
 Экз. № 29

СКИРСКИЙ ИВАН ВАСИЛЬЕВИЧ

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  
 ЗА НАРУШЕНИЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ  
 НА ТРАНСПОРТЕ ПРАВИЛ

Специальность 12.00.08.  
 Уголовное право и криминология;  
 исправительно-трудовое право

Автореферат диссертации  
 на соискание ученой степени  
 кандидата юридических наук

УВД Владимирского областного управления	
10	вх. 1145 от 16.10.85
Директор, зам. дир. _____	

УВД Владимирского областного управления	
1	2355
03.10.85	
Директор, зам. дир. _____	

43/359 уч

Москва · 1985

502 от  
 25.09.85

ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

АКАДЕМИИ МВД СССР

---

Специализированный совет К-052.01.02

На правах рукописи

Для служебного пользования

Экз. № 24

СКИРСКИЙ ИВАН ВАСИЛЬЕВИЧ

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ

ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ ПРАВИЛ

Специальность 12.00.08,  
Уголовное право и криминология;  
исправительно-трудовое право

Автореферат диссертации  
на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

---

Москва • 1985

Работа выполнена на кафедре  
уголовной политики и уголовного права  
ордена Трудового Красного Знамени  
Академии МВД СССР

Научный руководитель -  
доктор юридических наук, профессор Миньковский Г.М.

Официальные оппоненты:  
доктор юридических наук, профессор Маладин И.Г.,  
доктор юридических наук, профессор Шрага И.И.

Ведущая организация - Ленинградский институт усовершенствования следственных работников органов прокуратуры и МВД.

Защита диссертации состоится "31" X  
1985 г., в 19<sup>30</sup> час., в ауд. 34106 на  
заседании специализированного совета по присуждению ученой  
степени кандидата юридических наук К-052.01.02 Академии  
МВД СССР (125171, Москва, ул. Э. и А. Космодемьянских, 8).  
С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Академии  
МВД СССР.

Автореферат разослан "27" 09 \_\_\_\_\_ 1985 г.

Ученый секретарь специализированного  
совета К-052.01.02 Академии МВД СССР  
кандидат юридических наук, доцент  
Л.М. Розин

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность проблемы. На пути к высшим целям партии, подчеркивается в руководящих партийных документах, нам еще предстоит решить немало крупных и сложных задач, относящихся по своему происхождению и характеру к первой фазе коммунистической формации<sup>1/</sup>. Важнейшее место в их решении занимает укрепление порядка, организованности и дисциплины во всех сферах деятельности, устранение бытующих еще у некоторой части граждан взглядов, привычек, стереотипов поведения, противоречащих ценностям нашего общества, решительная борьба с преступлениями и иными правонарушениями, порожденными этими взглядами и привычками<sup>2/</sup>.

Существенный вред обществу, причем не только материальный, но и социальный, нравственный, приносят наряду с умышленными и неосторожными преступлениями, и прежде всего нарушения правил безопасности при эксплуатации источников повышенной опасности, в том числе транспортных средств. Проблема эффективной борьбы с этими преступлениями все более актуализируется по мере роста насыщенности технико-скими средствами, интенсивности их использования, значення транспорта как "одной из главных баз всей нашей экономики"<sup>3/</sup>.

Функционирование транспорта обеспечивает своевременное производство, связывает экономические зоны, позволяет облизить город и село, вносит существенный вклад в

Иван Васильевич Спирский

Корректор Л.А. Маликина

Подписано в печать 17.07.85.

Усл. печ. л. 1,39.

Уч. изд. л. 1,0.

Тираж 100 экз.

Заказ 54458

Типография Академии МВД СССР, Москва

1/ Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 10 апреля 1984 г. - М.: Политиздат, 1984, с. 3.

2/ Материалы XXVI съезда КПСС. - М.: Политиздат, 1981, с. 64-65; Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 14-15 июня 1983 г. - М.: Политиздат, 1983, с. 9; Материалы внеочередного Пленума Центрального Комитета КПСС, 13 февраля 1984 г. - М.: Политиздат, 1984, с. 13-14; Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 10 апреля 1984 г. - М.: Политиздат, 1984, с. 13; Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 11 марта 1985 г. - М.: Политиздат, 1985, с. 7; Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 23 апреля 1985 г. - М.: Политиздат, 1985.

3/ Ленин В.И. Полн. собр. соч., т. 44, с. 302.

поддержание нашей обороноспособности. Услугами транспорта пользуется, по сути дела, каждый гражданин. Поэтому транспорт, качество его работы влияет и на психологическую атмосферу населения, на трудовое настроение народа.

В настоящее время в работе транспорта еще немало недостатков, приводящих в конечном счете к значительным непроизводительным потерям общества, связанным с нарушениями бесперебойности<sup>1/</sup> и безопасности его движения. Относительно распространены транспортные преступления и другие происшествия, в результате которых наступают различного рода общественно опасные последствия. Достаточно отметить, что только в результате аварий на автотранспорте ежегодные народнохозяйственные потери составляют около 1,3 млрд. руб.<sup>2/</sup> В этой связи задача обеспечения безопасности движения чрезвычайно актуальна для нашей страны. Реализация ее - составная часть заботы партии и государства о благе человека, об охране его здоровья. Поэтому вопросы укрепления безопасности движения были предметом специального рассмотрения на заседании Политбюро ЦК КПСС<sup>3/</sup>.

На июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС особо отмечалась необходимость исследования актуальных социальных проблем<sup>4/</sup>. К наиболее важным таким проблемам, несомненно, относится, с учетом сказанного, и проблема обеспечения безопасности движения транспорта, в том числе и безрельсового транспорта, на который приходится значительная и все возрастающая часть пассажирских и грузовых перевозок.

1/ Материалы XVII съезда КПСС. - М.: Политиздат, 1981, с. 39; Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 10 апреля 1984 г. - М.: Политиздат, 1984, с. 7.

2/ Автор настоящей работы считает, что это - далеко не полные данные экономических потерь от автотранспортных преступлений. К ним, не говоря уже о косвенном ущербе, следует отнести по крайней мере и тот прямой материальный ущерб, который причиняется гражданам. Поэтому цифра потерь фактически гораздо больше.

3/ Правда, 1983, 4 марта.

4/ Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 14-15 июня 1983 г. - М.: Политиздат, 1983, с. 32-33.

наказывается лишением свободы на срок до трех лет или исправительными работами на срок до двух лет, или штрафом в размере до трехсот рублей.

Нарушение указанных в части I правил, если оно повлекло гибель людей или особо крупный материальный ущерб, - наказывается лишением свободы от трех до семи лет.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

1. Непосредственный объект преступного нарушения правил, действующих на транспорте. - В кн.: Проблемы состава преступления и дифференциация ответственности в свете нового законодательства. - М.: Академия МВД СССР, 1983 (0,1 п.л.).

2. Об ответственности пешеходов и других лиц за нарушение правил дорожного движения. - Советская юстиция, 1984, № 5 (0,4 п.л.).

3. Мотив и цель нарушения правил, действующих на транспорте. - В кн.: Актуальные проблемы и изменения уголовного законодательства в деятельности органов внутренних дел/Информационные материалы. - М.: Академия МВД СССР, 1984 (0,2 п.л.).

4. Субъект преступного нарушения правил, действующих на транспорте. - В кн.: Информационные материалы по проблемам применения уголовного законодательства в деятельности органов внутренних дел. - М.: Академия МВД СССР, 1984 (0,1 п.л.).

преступлений исчерпывается преступной неосторожностью в форме самонадеянности или небрежности в отношении как нарушения, так и его последствия.

6. Традиционно мотивы и цели характеризуются наукой уголовного права применительно к умышленным преступлениям, но они имеют место и в неосторожных преступлениях (поскольку последние - разновидность осмысленного поведения) и обязательно должны устанавливаться, так как от этого во многом зависит оценка степени вины и ответственности. Вместе с тем уголовно-правовая оценка ограничивается здесь вопросом о целях и мотивах нарушения, а не его последствиях.

7. Круг субъектов рассматриваемого преступления включает: должностных лиц транспорта и контролирурующих движением органов; лиц, управляющих транспортными средствами, пешеходов и других лиц, участвующих в дорожном движении; лиц, осуществляющих или контролирующих работу в зоне движения.

8. Существующее расхождение в санкциях статей УК союзных республик, предусматривающих ответственность за рассматриваемое преступление, не может быть объяснено спецификой местных условий. Желательна поэтому их унификация. Интересы обеспечения справедливого наказания лиц, преступно нарушающих правила по охране порядка и безопасности движения транспорта, требуют вместе с тем дифференциации диспозиции и санкции рассматриваемой нормы, с тем чтобы предусмотреть повышенную ответственность для случаев особо тяжких последствий. В соответствии с этими предложениями ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) целесообразно изложить следующим образом:

Статья... Нарушение действующих на транспорте правил

Нарушение действующих на железнодорожном, водном, воздушном, автомото- и ином механическом - безрельсовом и использующим местные рельсовые пути - транспорте правил охраны порядка и безопасности движения, повлекшее тяжкие или средние (менее тяжкие) телесные повреждения или значительный материальный ущерб, или длительный перерыв в движении транспорта, -

В частности, очевидно значимость и актуальность проблемы обеспечения безопасности движения для уголовно-правовой науки.

Проблема эта требует учета поведения как лиц, управляющих механическими транспортными средствами, так и иных участников движения. Между тем при научной разработке данной проблематики центр тяжести был до определенной степени перенесен на анализ вопросов ответственности водителей, в то время как преступные нарушения соответствующих правил на конкретном виде транспорта иными лицами, функции которых сходны с водителями (велосипедисты, возчики и др.), сам круг субъектов преступления, предусмотренного ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), не нашли достаточного отражения в литературе. В работах на смежную тематику П.И. Гришаева, П.Ф. Гришанина, Т.А. Джендоная, С.Н. Захарова, Б.В. Кичигиной, Б.А. Куринова, В.В. Лукьянова, Ю.И. Ляпунова, И.Г. Маландина, В.С. Орлова, А.И. Сынкина и других названные вопросы исследовались лишь в той мере, в какой это было необходимо для раскрытия основной темы.

Между тем значительное число транспортных преступлений совершается именно в результате нарушений, допущенных иными, кроме водителей, лицами. По данным исследования, в изучаемом регионе с 1975 г. по 1980 г. количество происшествий по вине пешеходов увеличилось; в некоторых местностях на 30% и более по вине пассажиров, а также возчиков в 2 раза и более; по вине велосипедистов в 1,4-1,8 раза; по вине погонщиков (пастухов) скота - в 1,6 раза.

Имеет место и значительное количество происшествий по причине наезда транспортными средствами на различные препятствия, находящиеся на проезжей части без соответствующего ограждения. По данным исследования, в некоторых местностях количество этих происшествий увеличилось на 20% и более.

Отмечается, наконец, распространенность нарушений правил проезда железнодорожных путей.

В практике борьбы с рассматриваемым видом общественно опасного поведения встречаются серьезные затруднения при применении органами дознания, следователями и судами нормы, предусматривающей ответственность за нарушения правил безопасности движения транспорта. В некоторых случаях это общественно опасное деяние квалифицируется по ст. 77 УК УССР (ст. 85 УК РСФСР) или по ст. 78 УК УССР (ст. 86 УК РСФСР), в других случаях - по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР). Иногда деяние посягательства рассматривается как административный деликт, без сколько-нибудь единого подхода к разграничению сфер административной и уголовной ответственности.

Изложенные обстоятельства, указывающие на необходимость и значимость тщательного анализа содержания и целезаправленности уголовно-правовой нормы, предусматривающей ответственность за нарушение действующих на транспорте правил; анализа тенденций и эффективности практики ее применения; а также отсутствие монографических исследований по указанной проблеме предопределили выбор настоящего диссертационного исследования.

Объектом диссертационного исследования является состояние уголовно-правовой охраны общественных отношений, которые призваны обеспечить порядок и безопасность движения транспорта от нарушений со стороны участников движения, ответственность которых предусмотрена ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР). Исследованием охватывается характер самих этих нарушений и их общественно опасные последствия, уголовно-правовое регулирование и практика борьбы с указанными нарушениями, ее эффективность и возможные направления повышения последней.

Исследованием охвачен период, начиная с 1975 г. Изучалась практика применения данной уголовно-правовой нормы органами расследования и судами, статистические данные.

Цели и задачи диссертационного исследования. Цель исследования - осуществить теоретический анализ и разработать прикладной аспект проблемы повышения эффектив-

ности за эти преступления в отдельной главе УК (как это уже имеет место в законодательстве Молдавской, Армянской и Казахской союзных республик). В эту главу следовало бы включить преступления, предусмотренные ст. 77, 78, 215, 215<sup>1</sup>, 215<sup>2</sup>, 215<sup>3</sup>, 217, 217<sup>2</sup> УК УССР (ст. 85, 86, 211, 211<sup>1</sup>, 211<sup>2</sup>, 212, 213<sup>1</sup>, 213<sup>2</sup> УК РСФСР).

2. При характеристике родового объема рассматриваемых преступлений недостаточно использовать оценочные понятия ("нормальная работа транспорта"), тесные, в свою очередь, расшифровки; а также понятия, отождествляющие этот объект только с общественными отношениями, охраняющими личность и имущество. В действительности речь должна идти о круге общественных отношений, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта, причем конкретизации этого круга отношений теснее всего внимания в непосредственном объекту. В свою очередь, применительно к последнему речь идет об отношениях, обеспечивающих порядок (организацию, последовательность, ритмичность) и безопасность движения как о взаимосвязанных, но не идентичных понятиях.

3. Характеристика непосредственного объекта преступления (в том числе под углом зрения отграничения преступления, предусмотренного ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), от смежных преступлений) предполагает и необходимость выделения круга транспортных средств, порядок и безопасность движения которых охраняется данной нормой.

4. Для правильной квалификации рассматриваемого преступления дана полная характеристика объективной стороны. Предложена классификация нарушений правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств и общественно опасных последствий.

5. Характеристика субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), может быть для части случаев наиболее полной и точной при использовании концепции "двойной (смешанной) вины", позволяющей дифференцировать отношение виновных к самому действию (бездействию) и к его последствию. Вместе с тем субъективная сторона значительной части рассматриваемых

данных факторов в наступлении тяжелых последствий). Во многом такое положение связано с отсутствием описания и оценки соответствующих обстоятельств в обвинительном заключении.

Сравнительный анализ санкций статей УК союзных республик, предусматривающих ответственность за нарушение действующих на транспорте правил, позволяет сделать вывод, что в большинстве УК предусмотрены относительно определенные санкции (лишение свободы на срок до пяти лет). Вместе с тем в УК Украинской, Казахской и Эстонской союзных республик санкции альтернативные и наряду с лишением свободы предусматривают исправительные работы и штраф, что кажется предпочтительным. Представляется, что, когда речь идет о преступлении, представляющем одинаковую общественную опасность на всей территории СССР, целесообразно унифицировать и подход к определению санкций за него. В этой связи в заключении диссертации предлагается структура двух частей ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) и соответствующих статей УК других союзных республик и дифференциация ее санкции. Такая дифференциация отвечала бы, как представляется, общей линии, намеченной постановлением ЦК КПСС от 2 августа 1979 г. "Об улучшении работы по охране правопорядка и усилении борьбы с правонарушителями"<sup>1/</sup>, об обеспечении необходимого единства в применении правовых мер борьбы с правонарушителями, при этом дифференциации и индивидуализации уголовной ответственности как выражению требований партии об обеспечении социальной справедливости во всех сферах жизнедеятельности нашего общества<sup>2/</sup>.

#### ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

I. Интересен эффективной борьбой с преступными нарушениями правил, обеспечивающих безопасность движения, предполагают целесообразность сгруппировать нормы об ответ-

1/ Правда, 1979, II сент.

2/ Материалы внеочередного Пленума Центрального Комитета КПСС, 13 февраля 1984 г. - М.: Политиздат, 1984, с. 13.

ности уголовно-правовой борьбы с преступными нарушениями правил, действующих на транспорте. В этой связи поставлены задачи:

- охарактеризовать объект и предмет данного преступления, условия, при которых наступает ответственность по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), в том числе дать рекомендации по численности размеров ущерба;

- определить виды транспорта, порядок и безопасность движения которых подпадают под охрану норм, предусмотренной ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР); вычлнить круг лиц, могущих быть специальными субъектами указанного преступления;

- рассмотреть характер преступных нарушений правил, действующих на транспорте; выяснить вопросы отграничения их от смежных преступлений; определить значимость признака "порядок движения" наряду с признаком "безопасность движения";

- исследовать в рассматриваемых преступлениях с учетом двухэтапного развития ситуации вину, мотив и цель;

- проанализировать практику возбуждения уголовных дел, квалификации деяния, дифференциации ответственности лиц, совершивших рассматриваемые преступления.

Научная новизна результатов исследования. Диссертационное исследование представляет собой одну из первых попыток дать обобщенный анализ проблемы уголовной ответственности за нарушения правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств в определенном выше аспекте.

Методологическая и теоретическая основа диссертационного исследования. В основу исследования положены труды классиков марксизма-ленинизма, материалы съездов ЦК КПСС, пленумов ЦК КПСС, постановления партии и правительства по проблемам, связанным с темой диссертационного исследования. Изучена уголовно-правовая, криминологическая, психологическая, а также техническая литература по теме.

В работе широко использованы действующее уголовное законодательство, практика его применения, постановления



Пленума Верховных Судов СССР, РСФСР, УССР, а также специальные ведомственные документы, регламентирующие вопросы, связанные с обеспечением порядка и безопасности движения транспортных средств.

Достоверность исследования определяется избранным автором комплексом конкретных методов, основанных на марксистско-диалектическом методе познания как всеобщем методе советской науки: изучение статистической отчетности, контент-анализ, опрос, экспертные оценки. Материал брали в объеме, обеспечивающем репрезентативность, и это подтверждается сопоставлением с материалами отдельных ведомств и опубликованными данными других авторов.

Эмпирическую основу диссертации составили изученные материалы более 250 уголовных дел, рассмотренных народными судами Украинской ССР, 350 материалов об отказе в возбуждении уголовного дела, разрешенных работниками дознания ГАИ и следственными подразделениями УВД Винницкой и Хмельницкой областей, статистический материал за указанный период и материалы опросов руководителей органов внутренних дел и судов. Автору помог и личный опыт следственной работы.

#### Положения и выводы, выносимые на защиту:

1. Непосредственным объектом преступного нарушения правил охраны порядка и безопасности движения соответствующих видов транспорта являются общественные отношения, реализующие упорядоченность (бесперебойность) и безопасность движения.

2. Необходима конкретизация в диспозиции уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), понятия транспортных средств, порядок и безопасность движения которых подпадают под ее охрану.

3. С целью дифференциации оценки общественной опасности деяния предложено разделение ст. 217 УК УССР (ст. 213 РСФСР) на две части. Также последствия, как "гибель людей или особо крупный материальный ущерб" целесообразно выделить в ч. 2 ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

мер, из хулиганских побуждений), создают препятствия для движения.

Глава завершается криминологической характеристикой субъекта преступления, которая позволяет сделать вывод, что различие в степени социально-психологической деформации личности этой категории преступников настолько значительно, что облизает одну часть их с законопослушными гражданами, а другую с лицами, виновными в совершении умышленных преступлений. Отсюда необходим дифференцированный подход к этим лицам как при разработке профилактических мер, так и при применении к ним мер наказания.

В пятой главе - "Наказание за преступные нарушения правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств" - рассмотрена практика применения наказания за данное преступление. По изученным делам имела место следующая структура наказания: к лишению свободы осуждено 31%; исправительными работами - 35%; штрафом - 9%; условное осуждение к лишению свободы с обязательным привлечением осужденного к труду привлечено к 21% осужденных и условное осуждение - к 4%.

При назначении наказания за преступление, предусмотренное ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), лишь в некоторых случаях применялись краткие сроки лишения свободы. Линия на ограничение применения таких сроков лишения свободы представляется оправданной, так как суды имеют возможность в пределах санкции ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) назначить с учетом общественной опасности данного преступления и личности подсудимого наказание, не связанное с реальным лишением свободы, но включающее интенсивный социальный контроль на достаточно длительный период, и в этой связи более эффективное для исправления лица, проявившего эгоистический стереотип поведения или расхлябанность с тяжкими последствиями.

Вместе с тем анализ показал, что в целом при назначении наказания не всегда учитывались все обстоятельства, существенные для определения степени общественной опасности (например, роль каждого из сопричинителей и приво-

мулированное Пленумом положение позволяет вычленить ту категорию лиц, которая в зависимости от их положения в функционировании транспорта может быть субъектом преступления, предусмотренного ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

Субъектами преступного нарушения правил на транспорте являются:

а) должностные лица. К ним относятся лица, которые осуществляют регулирование (в том числе ведомственное) дорожного движения и его контроль; представители общественности (внештатные сотрудники милиции, дружинники, общественные инспектора и др.), которые в связи и на время выполнения функций регулирования движения судебной практикой наделяются властными или иными распорядительными полномочиями; руководители дорожных, коммунальных, строительных, иных организаций и их подразделений, которые при выполнении работ в полосе транспортных путей не выполняют требования об ограждении и устранении создаваемых в ходе работ препятствий на проезжей части либо нарушают правила по установлению маркировочных знаков и т.д.; другие лица, которые должностными действиями или бездействием причиняют вред общественным отношениям, охраняемым ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР);

б) иные работники транспорта, действия которых создали аварийную обстановку;

в) лица, управлявшие механическими транспортными средствами (имеются в виду и лица, которые незаконно управляют указанными транспортными средствами);

г) лица, управлявшие немеханическими видами транспорта. Сюда относятся: водители велосипедов, гужевых повозок; лица, пользующиеся водными велосипедами и лыжами;

д) пешеходы и пассажиры;

е) погонщики и пастухи скота;

ж) рабочие коммунальных, дорожных, строительных и других организаций;

з) лица, не являвшиеся участниками движения и не ведущие работы в полосе транспортного пути, если они своими действиями, приводящими к тяжким последствиям (напри-

4. Предлагается классификация нарушений исходя из характера влияния на движение, последствий с разграничением по степени тяжести.

5. Указанное преступление может совершаться в рамках смешанной и неосторожной форм вины.

6. В целях дифференциации ответственности виновных необходимо разграничивать мотивацию нарушений на, в принципе, положительные, нейтральные и отрицательные мотивы.

7. Субъектом данного состава преступления могут быть:

а) должностные лица на транспорте, а также органов, контролируемых его;

б) лица, управлявшие транспортными средствами, кроме случаев ответственности по ст. 215 УК УССР (ст. 211 УК РСФСР);

в) пешеходы;

г) лица, участвующие в дорожном движении или осуществляющие (контролирующие) работы в его зоне.

Практическая ценность работы. В диссертации сформулирован ряд рекомендаций, направленных на: а) устранение показанных в диссертационном исследовании недостатков в практике применения ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР); б) дальнейшее совершенствование правового регулирования борьбы с преступными нарушениями действующих на транспорте правил.

Разработанные автором конкретные рекомендации по совершенствованию практики борьбы с преступлением, предусмотренным ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), внедрены прокуратурой Винницкой области и следственным отделом УВД Винницкого облисполкома.; используются кафедрой уголовной политики и уголовного права Академии МВД СССР в учебном процессе.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертационного исследования доложены на заседаниях межкафедрального теоретического семинара (1982-83 гг.) Академии МВД СССР, а также на семинарах и совещаниях в правоохранительных органах Винницкой и Жмельницкой областей. Ряд положений и выводов нашел отражение в опубликованных статьях.

Объем работы составляет 175 страниц машинописного текста. Библиография включает 24 наименования.

#### СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ И ЕЕ АРХИТЕКТОНКА

Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения, списка литературы и приложения.

Во введении обосновываются выбор темы и ее актуальность, цель, задачи и методы исследования, научная новизна и достоверность выводов диссертации, ее практическая значимость, а также перечень основных положений, выносимых на защиту.

В первой главе - "Объект преступного нарушения действующих на транспорте правил" - рассматриваются объект и предмет нарушения правил, действующих на транспорте, а также транспортные средства, порядок и безопасность движения которых охраняются ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

Диссертант полагает, что в основу группировки преступлений, совершаемых в сфере движения механического транспорта, необходимо положить единый родовый объект - общественные отношения, которые призваны обеспечить безопасность движения и эксплуатации всех видов механического транспорта. Соответственно группу составов целесообразно выделить в самостоятельную главу УК "Транспортные средства".

Непосредственный объект преступления, предусмотренного ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), представляет часть родового объекта. В этом качестве выступает, как представляется, общественные отношения, реализующие упорядоченность (бесперебойность) движения механического транспорта.

Ущерб охраняемым данной нормой общественным отношениям причиняется в результате преступного поведения "живые" по отношению к транспортным средствам, упорядоченность движения которых нарушена, что составляет особенность ее по отношению к другим нормам, входящим в систему норм, устанавливающих ответственность за транспортные преступления.

Ю

охраны порядка и безопасности движения транспортных средств:

а) мотивы, которые при их оценке сами по себе, изолировано от совершенного преступления, с нравственно-правовых позиций рассматривались бы как положительные. По этим мотивам в изученных случаях совершено 47% преступлений;

б) нейтральные мотивы. Эти мотивы не относятся к реализации целей производственной или общественной значимости, но не порицаются социалистической моралью и правом. По этим мотивам в изученных случаях совершено 35% преступлений;

в) отрицательные (нравственно порицаемые) мотивы. По этим мотивам в изученных случаях совершено 18% преступлений.

В главе четвертой - "Субъект преступного нарушения правил, действующих на транспорте" - дается характеристика круга этих субъектов и их специальных признаков.

Из содержания ст. 10 Основ (ст. 10 УК УССР или ст. 10 УК РСФСР) вытекает, что субъектом нарушения правил порядка и безопасности движения транспортных средств по общему правилу может быть лицо, достигшее 16-летнего возраста. Это же распространяется и на лиц, незаконно использующих транспортные средства (без права на управление) или совершивших угон.

В постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. "О судебной практике по делам об авто-транспортных преступлениях" указано, что субъектом преступления, предусмотренного ст. 213 УК РСФСР и соответствующими статьями УК других союзных республик, могут быть признаны пешеходы, велосипедисты, погонщики скота, а равно иные лица, не перечисленные в статьях 211, 211<sup>1</sup>, 211<sup>2</sup>, 212<sup>1</sup>, 85, 252 УК РСФСР и соответствующих УК других союзных республик, если нарушены или действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения повлекло указанные в законе последствия<sup>1/</sup>.

1/ Листень Верховного Суда СССР, 1970, № 6, с. 19.

15

- в рамках одной формы вины, когда лицо: а) по схеме; преступная самонадеянность или небрежность (в отношении нарушения) - преступная самонадеянность или небрежность (в отношении последствий).

Для полной характеристики субъективной стороны преступления (в обоих аспектах: деяние-последствие), для обеспечения дифференциации и индивидуализации вины и ответственности следует обратиться к таким элементам, как мотив и цель.

Высказано мнение, что мотив и цель в неосторожных преступлениях отсутствуют вообще (И.С. Рахковская). Автор полагает, что посылка действия, которые уголовным законом оцениваются как неосторожные преступления, является разновидностью осмысленного поведения, постольку нельзя отрицать наличие у них мотива и цели. То обстоятельство, что сами по себе мотив и цель (причем, далеко не всегда) не являются непосредственно криминальными, а становятся таковыми только в результате "искрытия" во взаимодействии с внешними условиями, отнюдь не является основанием отрицать их наличие вообще.

Так, при совершении преступления, предусмотренного ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), виновное лицо ставит перед собой, например, цели: не нарушить распорядок дня, одновременно выполнить задание, сократить время ожидания транспорта. Но средством достижения этих целей служит повышение, нарушение правил, действующие на транспорте.

Особенность мотивации нарушения правил в этих случаях связана с двухэтапной структурой объективной стороны рассматриваемого преступления (нарушение и его последствия). Причем для нарушения имеется конкретная цель и мотив, что не касается последствий, то действия лица не целенаправлены на их достижение, у него нет актуализированной потребности их достигнуть. Таким образом, специфика здесь связана со своеобразными границами мотивации: она охватывает само нарушение, а не его последствия.

Изучение следственной и судебной практики позволило выделить три группы мотивов преступного нарушения правил

Не соглашаясь с точкой зрения о "беспредметных" преступлениях, автор приводит аргументы о наличии предмета посягательства и в преступлениях, где отсутствует его материальное выражение, и полагает, что в таких случаях его заменяют другие социальные ценности. В этой связи предметом рассматриваемого преступления выступает процесс управления механическими транспортными средствами. Преступное воздействие на него происходит как непосредственно, так и опосредованно (через его материальные элементы - пути сообщения, средства связи и сигнализации).

В диспозиции данной уголовно-правовой нормы не дается перечень транспортных средств, порядок и безопасность движения которых подпадают под ее охрану. Это приводит к определенным трудностям в следственной и судебной практике. В диссертации сформулированы предложения относительно оснований для отнесения определенных видов транспорта к числу тех, порядок и безопасность движения которых охраняются ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

Одно из таких оснований - наличие в транспортном средстве признаков источника повышенной опасности. Другим является "механизм" нарушения общественных отношений, охраняемых данной нормой. Изложенное позволяет классифицировать транспортные средства в смысле ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

Вторая глава - "Объективная сторона преступного нарушения правил, действующих на транспорте" - характеризует совокупность элементов нарушений соответствующих правил в форме неправильного исполнения, неисполнения или ненадлежащего исполнения нормативно закрепленных требований, обеспечивающих порядок и безопасность движения транспорта. Такое нарушение правил может совершаться как путем противоправного действия, так и противоправного бездействия. В первом случае речь идет либо о ненадлежащем исполнении определенных правил, либо о выполнении таковых действий, которые запрещены правилами. Во втором случае - о неисполнении лицом правил либо неисполнении части требуемых правилами действий. Таким образом, при бездей-

ствии лицо "просто" не совершает тех действий, выполнение которых предписано определенными правилами, не замечая их действиями противоположной направленности.

Нарушения правил исходя из характера их влияния на движение классифицируются в диссертации следующим образом.

1. Нарушения, вызывающие вынужденный маневр транспортного средства.
2. Нарушения, создающие препятствия, которые затрудняют движение транспортных средств и не дают возможность объезда.
3. Нарушения, приводящие пути сообщения и средства информации в непригодное состояние или создающие неустраиваемые помехи в их использовании.

4. Нарушения, связанные с выпасом и прогоном скота<sup>I/</sup>. Вредные последствия, наступившие вследствие посягательств на общественные отношения, охраняемые ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), в диспозиции обозначены в качестве "гибели людей или иных тяжких последствий". При этом формулировка закона имеет в виду гибель хотя бы одного человека, а множественное число использовано для того, чтобы охватить весь неопределенный круг возможных случаев.

Рассматривая последствия данного преступления, автор специально выделяет особо крупный материальный ущерб. Речь идет, в частности, о случаях полного разрушения или такого повреждения транспортных средств (без гибели людей), которое исключает возможность или целесообразность их восстановления.

Характеризуя "иные тяжкие последствия", диссертант выделяет:

- а) последствия в виде телесных повреждений. Они включают исходя из терминологии закона причинение телесных

I/ Строго говоря, эта категория нарушений могла быть определена по уже рассмотренным группам нарушений, но специфика уголовно-правовой и криминологической характеристики, в том числе и трудности в квалификации характеристики, побудили нас их выделить в особую группу, "сквозную" по отношению к названным выше.

повреждений, относящихся к тяжким или средней тяжести (менее тяжким), одному или нескольким лицам. Мнение А.И. Свинкина о включении в это понятие легких телесных повреждений с кратковременным расстройством здоровья не согласуется с формулировкой закона о "тяжких" последствиях преступлений (см. ст. 7<sup>1</sup> УК УССР или ст. 7<sup>1</sup> УК РСФСР);

б) последствия в виде материального ущерба. При анализе содержания данного вида последствия в литературе употребляются понятия "значительный", "существенный", "крупный". Такая разнородность формулировок не может способствовать правильному применению рассматриваемой нормы. По мнению диссертанта, наиболее точным является употребление понятия "значительный материальный ущерб". Это позволяет учесть обстоятельства как материального посягательства, так и значение для него уничтоженного или поврежденного имущества;

в) длительный перерыв в движении транспорта. Диссертант полагает, что для привлечения лица к уголовной ответственности в связи с наступлением данных последствий необходимо и достаточно установить перерыв в движении транспорта час и более, учесть важность перевозимого груза, значимость рейсов и т.п.

Причинная связь между уголовно наказуемым нарушением правил и наступившими последствиями имеет место и в случаях, когда наступление общественно опасного последствия может быть следствием сочетания нарушения с другими приходящими факторами, например неисправность транспортного средства, действие сил природы. Но эти факторы должны охватываться предвидением деятеля в качестве вариантов усложнения ситуации нарушения.

В третьей главе - "Субъективная сторона преступного нарушения правил, действующих на транспорте" - делается вывод, что преступление, предусмотренное ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), может совершаться:

- в рамках смешанной формы вины: а) по схеме: прямой или косвенный умысел (в отношении нарушения) - неосторожность (в отношении последствий);