

ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
АКАДЕМИЯ МВД СССР

Для служебного пользования
Экз. № _____

На правах рукописи

СИДОРСКИЙ Иван Васильевич

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ
ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ ПРАВИЛ

(Специальность 12.00.08 — уголовное
право и криминология; исправительно-
трудовое право)

Диссертация на соискание ученой
степени кандидата юридических наук

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

Москва — 1984

О Г Л А В Л Е Н И Е

Стр.

| | |
|--|-----------|
| В В Е Д Е Н И Е | 2 - II |
| Глава I. ОБЪЕКТ ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ ПРАВИЛ | 12 - 49 |
| § 1. Родовой объект преступного нарушения правил, действующих на транспорте | 12 - 21 |
| § 2. Непосредственный объект преступного наруше- ния правил, действующих на транспорте | 22 - 33 |
| § 3. Предмет преступного нарушения правил, дейст- вующих на транспорте | 33 - 42 |
| § 4. Транспортные средства, порядок и безопас- ность движения которых охраняется ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) | 42 - 49 |
| Глава II. ОБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ | 50 - 98 |
| § 1. Нарушение правил охраны порядка и безопас- ности движения транспортных средств | 51 - 78 |
| § 2. Общественно опасные последствия | 78 - 89 |
| § 3. Причинная связь между нарушением правил ок- раны порядка и безопасности движения и об- щественно опасными последствиями | 90 - 98 |
| Глава III. СУБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ | 99 - 134 |
| § 1. Вина субъекта преступного нарушения правил, охраняющих порядок и безопасность движе- ния транспортных средств | 99 - 123 |
| § 2. Мотив и цель нарушения правил, действующих на транспорте | 123 - 134 |
| Глава IV. СУБЪЕКТ ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ | 135 - 150 |
| Глава V. НАКАЗАНИЕ ЗА ПРЕСТУПНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ОХРАНЫ ПОРЯДКА И БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ | 151 - 167 |
| З А К Л Ю Ч Е Н И Е | 168 |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ | 169 - 190 |
| П Р И Л О Ж Е Н И Е | 191 - 207 |

158
135

В В Е Д Е Н И Е

Актуальность проблемы. В решении экономических и социальных задач советского общества важная роль принадлежит транспорту, как "одной из главнейших баз всей нашей экономики" ¹. В одиннадцатой пятилетке на базе повышения технического уровня и увеличения выпуска транспортных средств грузооборот должен быть увеличен на железнодорожном транспорте на 14-15%, пассажирооборот на 9%, на морском - грузооборот на 8-9%, а речном - на 19-20%, воздушном - пассажирооборот в 1,3 раза, на автомобильном - грузооборот в 1,3-1,4 раза, пассажирооборот на 16-18% ².

Функционирование транспорта обеспечивает своевременное производство, связывает экономические зоны; позволяет сблизить город и село, обуславливает участие нашего государства в международном разделении труда, вносит существенный вклад в поддержание нашей обороноспособности. Услугами транспорта пользуется, по сути дела, каждый советский гражданин и, причем, пользуется ежедневно. Поэтому транспорт, особенно городской, качество его работы в определенной мере влияет на психологическую атмосферу огромных масс населения, на трудовое настроение всего народа ³.

В материалах июньского (1983 г.) и февральского (1984 г.) Пленумов ЦК КПСС указывалось на необходимость укрепления порядка, организованности и дисциплины во всех сферах деятельности ⁴. Это

¹ Ленин В.И. Полн. собр. соч., т.44, с.302.

² См.: Материалы XXVI съезда КПСС. М.: Политиздат, 1981, с.171-173.

³ См.: Андронов Ю.В. Доклад "Шестьдесят лет СССР". - Политическое самобразование, 1983, № 1, с.7; Алиев Г.А. Речь на встрече с избирателями "Во имя человека, для блага человека". Правда, 1984, 24 февраля.

⁴ См.: Черненко К.У. Речь на Пленуме ЦК КПСС 13 февраля 1984 г. - Коммунист, 1984, № 3, с.10; Материалы Пленума ЦК КПСС 14-15 июня 1983 г. - М.: Политиздат, 1983, с.9.

положение в полной мере распространяется и на сферу транспорта, обеспечение бесперебойности¹ и безопасности его движения.

В настоящее время в работе транспорта еще немало проблем², приводящих в конечном счете к значительным непроизводительным потерям общества. Одна из таких проблем - это относительная распространенность транспортных преступлений и других происшествий, в результате которых наступают различного характера общественно опасные последствия. Достаточно отметить, что только в результате аварий на автотранспорте ежегодно народнохозяйственные потери составляют около 1,3 миллиарда рублей³. В этой связи задача обеспечения безопасности движения чрезвычайно актуальна для нашей страны. Ее реализация - составная часть заботы партии и государства о благе человека, об охране его здоровья⁴. Поэтому вопросы укрепления безопасности движения были предметом специального рассмотрения на заседании Политбюро ЦК КПСС⁵.

На июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС особо отмечалась необходимость исследования актуальных социальных проблем⁶. К кругу наиболее важных таких проблем, несомненно, относится, с учетом

¹ Подразумевается и порядок движения транспортных средств.

² См.: Материалы XXVI съезда КПСС. - М.: Политиздат, 1981, с.39.

³ См.: Лукьянов В.В. Автомобилизация и безопасность движения. - Коммунист, 1978, № 17, с.74; Игнатов Л.Н., Шахриманьян И.К. Дорожное движение как социальная система. - М.: Академия МВД СССР, 1982, с.7. Автор настоящей работы считает, что это далеко неполные 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.

⁴ См.: Черненко К.У. Речь перед избирателями Куйбышевского избирательного округа "Народ и партия едины", Правда, 1984, 3 марта.

⁵ См.: Правда, 1983, 4 марта.

⁶ См.: Материалы Пленума ЦК КПСС 14-15 июня 1983 г. - М.: Политиздат, 1983, с.32-33.

сказанного, и проблема обеспечения безопасности движения транспорта. В частности, очевидна значимость и актуальность проблемы обеспечения безопасности движения для уголовно-правовой науки.

Проблема эта требует учета поведения как лиц, управляющих 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 том или ином виде транспорта иными лицами, функции которых сходны с водителями (велосипедисты, возчики^I и другие), сам круг субъектов преступления, предусмотренного ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР), не нашли достаточного отражения в литературе. В работах на смежную тематику П.И.Гришаева, П.Ф.Гришанина, Т.А.Дженцояна, С.Н.Захарова, Е.В.Кичигиной, Б.А.Куринова, В.В.Лукьянова, Ю.И.Ляпунова, И.Г.Маландина, В.С.Орлова, А.И.Свинкина и др., 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 нарушения правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств иными, кроме водителей, лицами. По данным исследования количество таких преступлений в изучаемом регионе с 1975 по 1980 гг. возросло. Так, по вине пешеходов за указанный период количество происшествий увеличилось на 2,7%. Прирост отмечается, в частности, в некоторых областях СССР за указанный период на 30-60%.

За пятилетие возросло количество таких происшествий и по вине пассажиров автомо- и иного механического транспорта, а также возчиков - в некоторых областях в 2-3 раза.

^I Здесь имеются в виду водители гужевых повозок.

Значительное количество происшествий совершается по вине велосипедистов. За пятилетие в некоторых областях их количество увеличилось в 1,4 - 1,8 раза.

Распространенный характер имеют происшествия по вине погонщиков (пастухов) скота. За указанный период количество таких происшествий возросло по данным исследования в 1,6 раза.

Имеет место и значительное количество происшествий по причине наезда транспортными средствами на другие, не огражденные транспортные средства, оставленные по разным причинам на дороге и на различные препятствия, находящиеся на проезжей части без соответствующего ограждения. По данным исследования в некоторых областях количество этих происшествий увеличилось от 20 до 50%.

Отмечается, наконец, распространенность нарушений правил проезда железнодорожных переездов, ответственность за которые также охватывается составом нарушения правил охраны порядка и безопасности движения. За пятилетие эти показатели в изученных местностях увеличились в 4 раза и более.

В практике борьбы с рассматриваемым видом общественно опасного поведения встречаются серьезные затруднения при применении органами дознания, следователями и судами, нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил охраны порядка и 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 такие посягательства рассматриваются 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 целенаправленности уголовно-правовой нормы, предусматривающей ответственность за нарушение действующих на транспорте правил; анализа 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 бесперебойность и безопасность движения транспорта от нарушений со стороны участников движения, ответственность которых предусмотрена ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

В объект исследования включается "механизм" причинения ущерба данным общественным отношениям, 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.

Хронологические рамки диссертационного исследования охватили период в 8 лет. Изучалась практика применения данной уголовно-правовой нормы органами расследования и судами, статистические данные за период с 1975 по 1982 гг. При определении периода исследования автор руководствовался высказанными в уголовно-правовой и социологической науках соображениями, что только за период 5-10 лет можно обеспечить достаточно надежные результаты при статистической характеристике явлений, с которыми идет борьба и самой практики этой борьбы.

Цели и задачи диссертационного исследования. Цель исследования - осуществить теоретический анализ и разработать прикладной аспект проблемы повышения эффективности уголовно-правовой борьбы с преступными нарушениями правил, действующих на транспорте.

Для достижения этой цели автор поставил перед собой следующие задачи:

- охарактеризовать объект и предмет данного преступления и в этой связи дать рекомендации по исчислению размеров ущерба;
- определить виды транспорта, порядок и безопасность движения которых подпадает под охрану уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), и таким образом вычлениить определенный круг лиц, могущих быть специальными субъектами указанного преступления;
- рассмотреть характер преступных нарушений правил, действующих на транспорте и в связи с этим выяснить вопросы отграничения их от смежных преступлений путем конкретизации субъектов, содержания нарушений, общественно опасных их последствий, а также особенностей причинной связи, присущих этому преступлению; определить значимость признака "порядок движения" и обосновать необходимость его выделения, наряду с признаком "безопасность движения";
- раскрыть содержание субъективной стороны нарушений правил с учетом всех ее компонентов (вины, мотива и цели) и двухстадийного развития ситуации;
- проанализировать на этой основе вопросы обеспечения правильности возбуждения уголовных дел и квалификации деяния;
- проанализировать практику дифференциации ответственности и применения наказания к лицам, совершившим рассматриваемое преступление и на этой основе дать рекомендации по правильному учету обстоятельств, смягчающих и отягчающих ответственность, а также данных, характеризующих личность виновного.

Научная новизна и достоверность результатов исследования. Научная новизна диссертационного исследования заключается прежде всего в том, что оно 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.

Достоверность исследования определяется избранным автором комплексом конкретных методов, основанных на марксистско-диалектическом методе познания как всеобщем методе советской науки.

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

В работе широко использовалось действующее уголовное законодательство, практика его применения, постановления Пленумов Верховных судов СССР, РСФСР и УССР, а также специальные ведомственные документы, регламентирующие вопросы, связанные с обеспечением порядка и безопасности движения транспортных средств.

Эмпирическую основу диссертации составили изученные материалы более 100 уголовных дел, рассмотренных в 1975-82 гг. народными судами Украинской ССР, 350 материалов об отказе в возбуждении уголовного дела, разрешенных работниками дознания ГАИ и следственными подразделениями УВД Винницкого и Хмельницкого облисполкомов, статистический материал за указанный период и материалы опросов руководителей органов внутренних дел и судов. Автору помог и личный опыт работы в следственном подразделении УВД Винницкого облисполкома.

Положения и выводы, выносимые на защиту:

I. Непосредственным объектом преступного нарушения правил охраны порядка и безопасности движения соответствующих видов

транспорта является 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, а именно: железнодорожный, водный, воздушный, автомо- и иной механический - безрельсовый и использующий местные рельсовые пути - транспорт, обладающий свойствами источника повышенной опасности.

3. С целью конкретизации и дифференциации общественной опасности деяния предложено разделение ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) на две части. Часть I ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) должна охватывать тяжкие и средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения, причиненные одному или нескольким лицам или значительный материальный ущерб, или длительный перерыв в движении транспорта. Такие последствия как "гибель людей и особо крупный материальный ущерб" целесообразно выделить в ч.2 ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

4. С учетом анализа соответствия практики применения уголовно-правовых мер состоянию, тенденциям, общественной опасности исследуемого вида преступления, предложена дифференциация санкции статьи. Целесообразно, чтобы за наступившие последствия, указанные в ч.1 ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), ответственность наступала бы в виде лишения свободы до трех лет или исправительных работ до двух лет, или штрафа до трехсот рублей. При наступлении последствий, обозначенных в ч.2 ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), санкцию целесообразно определить в виде лишения свободы от трех до семи лет.

5. Предлагается классификация нарушений, исходя из характе-

ра влияния на движения; предлагается классификация последствий с разграничением по степени тяжести.

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

7. В целях дифференциации ответственности виновных необходимо разграничивать мотивацию на в принципе положительные, нейтральные и отрицательные мотивы. Вместе с тем, мотивация анализируется в связи с самим нарушением, а не его последствием, поскольку у субъекта нет актуализированной потребности его достигнуть.

8. Субъектами данного состава преступления могут быть:

- а) должностные лица транспорта и контролирующих его органов;
- б) лица, управляющие 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 законодательства по борьбе с транспортными преступлениями и, в частности, 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 в преподавании.

Апробация результатов исследования. Основные предложения и выводы диссертационного исследования доложены на двух заседаниях межкафедрального теоретического семинара (1982-83 гг.) Академии МВД СССР, а также на семинарах и совещаниях в правоохранительных органах Винницкой и Хмельницкой областей. Некоторые положения и выводы нашли отражение в статьях, опубликованных в сборниках "Проблемы состава преступления и дифференциации ответственности в свете нового законодательства", "Актуальные проблемы применения уголовного законодательства в деятельности органов внутренних дел", "Информационные материалы по проблемам применения уголовного законодательства в деятельности органов внутренних дел" и в журнале "Советская истина", 1984, № 5.

Диссертация выполнена в соответствии с требованиями ВАК при Совете Министров СССР.

Объем работы составляет 168 страниц машинописного текста. Библиография включает 244 наименования. Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения и приложений.

ГЛАВА I. ОБЪЕКТ ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ ПРАВИЛ

§ I. Годовой объект преступного нарушения правил, действующих на транспорте

В условиях научно-технического прогресса происходит стремительный рост всех видов транспорта, и этот объективный и закономерный процесс развития техники таит, однако, в себе значительную опасность возможного распространения преступлений в области транспорта, в том числе приводящих к несчастным случаям с людьми, крушениям и авариям, связанным с движением. "Бурный технический прогресс порождает не только быстрое развитие производительных сил. Он связан и с рядом отрицательных явлений, представляющих серьезную общественную опасность" ¹.

К.Маркс отмечал, что "приобретая новые производительные силы, люди изменяют свой способ производства, а с изменением способа обеспечения своей жизни, — они изменяют общественные отношения" ². Это замечание К.Маркса имеет методологическое значение для исследования проблемы совершенствования общественных отношений в сфере взаимодействия человека и техники, которая в последние годы явилась одной из центральных проблем вообще, и в частности, в уголовном праве.

Государство с целью максимального ограничения "теневых" сторон научно-технического прогресса в рассматриваемой сфере, пред-

¹ Пшонтиновский А.А. Уголовный закон в борьбе с отрицательными последствиями научно-технического прогресса. — Сов. государство и право, 1972, № 4, с.30; см. также: Баргородский М.Д. Научный прогресс и уголовное право. — Сов. государство и право, 1969, № 12, с.87; Хай-Магомедов Д.О. Научно-технический прогресс и вопросы ответственности за нарушения правил использования техники. — сб.: Научно-технический прогресс и проблемы уголовного права М., 1975, с.23.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т.4, с.183.

двумя путями: первый — это широкий комплекс социально-экономических мероприятий; второй — введение новых норм, регламентирующих отношения в области обращения с транспортными средствами, в том числе, ставящие под уголовно-правовую защиту наиболее существенные социальные ценности в этой сфере. Так, законодателем, начиная с 1968 г., в УК УССР включено пять новых составов (см. ст.ст. 215¹, 215², 215³, 217², 221¹), а в УК РСФСР четыре новых состава (см. ст.ст. 211¹, 211², 213², 217¹).

Представляется, что с целью эффективной борьбы с преступлениями данного вида необходимо структурировать нормы об ответственности за них в отдельной главе Особенной части УК. На необходимость этого обращал внимание Н.С.Алексеев уже более 25 лет назад: "для успешной борьбы с транспортными преступлениями, серьезное значение имеют вопросы квалификации транспортных преступлений и разрешения вопроса о том, какие общественно опасные деяния следует отнести к этой группе преступлений"¹. Тем более актуален этот вопрос в настоящее время в условиях многократно возросшей интенсивности движения.

¹ Алексеев Н.С. Транспортные преступления. ЛГУ, 1957, с.2. См. также: Куринов Б.А. О понятии и системе транспортных преступлений в советском законодательстве. — Правоведение, 1964, № 3, с.108; Копейченко А.П. Некоторые вопросы борьбы с транспортными преступлениями по советскому уголовному праву. — В сб.: Материалы научной конференции по работам, выполненным в 1965 г. профилирующими кафедрами Харьковского юридического института. Харьков, 1966, с.103; Кичигина Е.В. Ответственность за нарушения безопасности движения городского транспорта. — М.: Юрид. лит., 1966, с.29; Игнатов А.П. Научно-технический прогресс и некоторые вопросы совершенствования уголовного законодательства. — В сб.: Научно-технический прогресс и проблемы уголовного права. М., 1975, с.54; Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. — М.: Юрид. лит., 1979, с.131; Бажанов М.И. Назначение наказания по советскому уголовному праву. — Киев: Вып. школа, 1980, с.163; Тихий В.И. Уголовно-правовая охрана общественной безопасности. — Киев: Вып. школа, 1981, с.19-20; Дегель Н.С. Проблемы криминализации отдельных видов посягательств. — В кн.: Основания уголовно-правового запрета. — М.: Наука, 1982, с.272.

Основанием для такой группировки является общий признак, объединяющий транспортные преступления в одну группу, - это единый родовый объект посягательства, под которым понимаются общественные отношения, реализующие безопасную работу железнодорожного, водного, воздушного, автомо- и иного механического транспорта. Перечисленные виды транспортных средств выполняют единые задачи и на любом из них возможно наступление однородных вредных последствий.

Выделение главы о транспортных преступлениях отражало бы особенности родового объекта посягательства, подчеркивало степень их опасность этих посягательств, давало бы им надлежащую правовую оценку. "Это в значительной степени содействовало бы, - пишет Б.А.Куринов, - изучению и устранению причин и условий, вызывавших их совершение; более строгой индивидуализации наказания при рассмотрении судами дел данной категории; эффективности статистического учета транспортных преступлений; более глубокой теоретической разработке проблем борьбы с преступлениями на транспорте" ¹.

Однородность рассматриваемых отношений определяется, в частности, тем, что они существуют по поводу одних и тех же либо сходных технических устройств, то есть механических транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности. Способом причинения вреда жизни и здоровью граждан, а также материальным ценностям, является движение механических транспортных средств в определенных внешних условиях. Отношения, регулирующие безопасность движения (эксплуатации) транспортных средств, сходны между собой и в характере вреда, который им может быть причинен. Этот

¹ Куринов Б.А. Автотранспортные преступления (квалификация и наказания). - М.: Юрид. лит., 1970, с.8-14.

вред выступает в виде крушения, аварии, несчастных случаев с людьми и существенного материального ущерба. Во всех случаях совершения транспортных преступлений (нарушения правил безопасности и эксплуатации транспорта, повреждения путей сообщения и транспортных средств, нарушения действующих на транспорте правил и другие) транспортное средство по вине тех или иных участников или связанных с ним лиц выходит из-под контроля человека, создает угрозу причинения вреда охраняемым отношениям.

Охарактеризованные факторы определяют содержание и сущность отношений, обеспечивающих безопасное состояние технических систем транспорта и, в силу этого, ставших объектом уголовно-правовой охраны. Важным условием, обеспечивающим нормальное существование этих отношений, является строгое соблюдение всеми участниками движения правовых предписаний, определяющих порядок движения, эксплуатации, ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств связи и сигнализации и т.п.

Таким образом, однородность общественных отношений, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации всех видов механического транспорта, определяется сходством их структурных элементов, характером причиняемого вреда, а также его "возмущающего" действия относительно особого порядка нормативного регулирования этих отношений. С учетом изложенного в главу "Транспортные преступления" (такие главы имеются в УК Молдавской, Армянской и Казахской ССР) следовало бы включить преступления, предусмотренные статьями 77, 78, 215, 215¹, 215², 215³, 217, 217² УК УССР (ст.ст. 85, 86, 211, 211¹, 211², 213, 213¹, 213² УК РСФСР).

Предлагаемое изменение структуры кодекса, для комплексного регулирования ответственности за транспортные преступления, позво-

лет: во-первых, "разупрощить" главу X УК УССР и РСФСР, в которой объединены разнородные преступления, посягающие на общественный порядок, общественную безопасность и здоровье населения; во-вторых, предметно подойти к анализу системы общественных отношений, обеспечивающих функционирование железнодорожного, водного, воздушного, автомо- и иного механического транспорта и в связи с этим правильно выделить общественные отношения, которые должны выступать в качестве родового объекта этих преступлений. Его выяснение необходимо для оценки степени общественной опасности транспортных преступлений. Установление круга однородных и взаимосвязанных общественных отношений, на которые транспортные преступления посягают, помогает и правильной квалификации этих преступлений и отграничению от смежных преступлений¹. "За объектом преступления скрывается подлинная природа той или иной категории преступлений, того или иного конкретного состава преступления,

¹ См.: Трайнин А.Н. Состав преступления по советскому уголовному праву. - М.: Госсприздат, 1951, с.174-182; Никифоров В.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. - М.: Госсприздат, 1960, с.13; Каджанов В.К. Интересы трудящихся и уголовный закон. - Алма-Ата, 1973, с.18; Корванский Н.И. Объект посягательства и квалификация преступления. - Волгоград, 1976, с.6; его же: Объект и предмет уголовно-правовой охраны. - М.: Академия МВД СССР, 1980, с.8; Курьянцев В.И. К вопросу о соотношении объекта и предмета преступления. - Сов. государство и право, 1951, № 8, с.51; Гельфер М.А. Некоторые вопросы общего учения об объекте преступления в советском уголовном праве. - Ученые записки ВЮЗИ, вып.7, 1959, с.41; его же: Объект преступления. - В кн.: Советское уголовное право. Часть общая, вып.5, 1960, с.9; Загородников Н.И. Значение объекта преступления при определении меры наказания по советскому уголовному праву. - Труды ВИА, вып.10, М., 1949, с.3-47; его же: Понятие объекта преступления в советском уголовном праве. - Труды ВИА, вып.13, М., 1951, с.43-48; Кригер Г.А. К вопросу о понятии объекта преступления в советском уголовном праве. Вестник МГУ, вып.1, 1955, с.111-123; Глистин В.К. Общественные отношения как объект преступления по советскому уголовному праву. - Правоведение, 1966, № 2; его же: Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений. - ЛГУ, 1979, с.3-30; Косыняк В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Текст лекции. - Харьков, 1979, с.4.

классовая, политическая его направленность" ¹.

Значительные трудности в определении родового объекта преступлений, совершаемых в сфере движения транспорта, обусловлены тем, что уголовно-правовые нормы, предусматривающие ответственность за различные транспортные преступления, размещаются, как уже ранее отмечалось, в разных главах Особенной части УК.

Так, З.Г.Корчева считает родовым объектом преступлений, предусмотренных статьями 77, 78 УК УССР (ст.ст.85, 86 УК РСФСР), основы хозяйственной мощи Союза ССР ². Такое определение родового объекта, указание преступлений бесспорно вызывает возражения.

Действительно, крушения, аварии и другие нарушения функционирования транспорта в конечном итоге вредит экономике страны, так как транспорт играет важную роль в народнохозяйственном организме. Но это более "отдаленные" от транспортного преступления общественные отношения социалистической системы хозяйства, социалистической собственности, денежно-кредитной системы и многих других областей экономики государства. "Ущерб хозяйственной мощи Союза ССР может быть причинен в результате многих других преступлений. Например, в случаях умышленного уничтожения или повреждения государственного или общественного имущества, при особо крупных хищениях, корыстных злоупотреблениях по службе, халатности и т.д., однако, никто не считает, что подобные преступления направлены против хозяйственной мощи Союза ССР" ³.

¹ Утевский Б.С. Общее учение о должностных преступлениях. - М.: Брид.лит., 1948, с.292.

² См.: Корчева З.Г. Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. - Автореф. Дисс. ... канд. пр. наук. Харьков, 1963, с.7; Матшевский П.С. Советское уголовное право. Часть Особенная, вып. I. - Харьков, 1962, с.55.

³ Кушинов Б.А. Квалификация транспортных преступлений. - М.: МГУ, 1965, с.22.

Нельзя согласиться и с точкой зрения В.В.Лукиянова в определении родового объекта рассматриваемых преступлений, в качестве которого он называет общественную безопасность¹. Автор не видит различия между общественной безопасностью и безопасностью движения. Однако, названные комплексы соответствующих общественных отношений, имеют различный объем и уровень, поэтому представляют разные объекты уголовно-правовой охраны. В частности, применительно к деятельности транспорта отношения общественной безопасности призваны, например, обеспечить правильность провоза на воздушном судне взрывчатых или легковоспламеняющихся веществ, законность хранения, приобретения, изготовления или сбыта огнестрельного или холодного оружия, боеприпасов или взрывчатых веществ, соблюдение правил противопожарной безопасности и др. Преступные нарушения этих запретов влекут ответственность за преступления против общественной безопасности, но не за транспортные преступления.

Некоторые авторы определяют родовый объект транспортных преступлений как нормальную работу транспорта². Но и такое решение чрезмерно широко очерчивает этот объект. Ведь нормальная работа транспорта включает и плановость перевозок, правильную организацию обслуживания населения, охрану грузов от порчи и расхищения, а также другие аспекты деятельности транспорта.

Кроме того (на это обратил внимание В.К.Глистин) термины "нормальное" и "ненормальное" не могут в достаточной мере отразить суть преступного посягательства на те или иные охраняемые

¹ См.: Лукьянов В.В. Указ.раб., с.131.

² См.: Кичигина Е.В. Указ.раб., с.29; Алексеев Н.С. Указ.раб., с.24; Прохоров В.С., Солодкин И.И. Иные государственные преступления. - В кн.: Курс советского уголовного права, т.3. - МГУ, 1973, с.234. Аналогичного мнения в определении родового объекта транспортных преступлений придерживается Е.С.Никифоров. Указ.раб., с.115; Ефимов М.А. Борьба с преступлениями против общественного порядка, общественной безопасности и здоровья населения. - Минск: Высшая школа, 1971, с.85.

уголовным законом конкретные общественные отношения. Употребление этих терминов требует обоснования критериев отличия "нормального" от "ненормального", что является довольно затруднительным¹. Во всяком случае, использование одного и того же термина при определении объектов различных преступлений, не позволяет отделить то особенное, которое присуще каждому конкретному преступлению.

Более предметно определяет родовый объект анализируемых преступлений Б.А.Куринов, который считает им не нормальную работу транспорта вообще, а безопасную его работу². Однако такая обрисовка объекта охватывает и общественные отношения, которые обеспечивают безопасность различных работ, осуществляемых на транспорте, например, погрузочно-разгрузочных, по техническому обслуживанию и ремонту путей сообщения и транспортных средств и т.д. Преступные посягательства в этой сфере должны квалифицироваться по ст.135 УК УССР (ст.140 УК РСФСР).

Нельзя в полной мере согласиться и с мнением В.К.Глистина, который для определения родового объекта транспортных преступлений, выделяет группу сходных общественных отношений, обеспечивающих безопасность жизни и здоровья людей, сохранность материальных ценностей в процессе эксплуатации транспорта³. Одним из недостатков этой позиции является то, что автор связывает определение объекта посягательства лишь с задачей непосредственной за-

¹ См.: Глистин В.К. Указ.раб., с.8.

² См.: Куринов Б.А. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Автореф. Дисс. ... канд. юрид. наук. - МГУ, 1965, с.8-9; его же: Указ.раб., с.38,201; Применительно к преступлениям на автотранспорте в свое время высказал такую точку зрения С.А.Донских. - В кн.: Ответственность за преступления на автотранспорте. - М.:1956, с.8.

³ См.: Глистин В.К. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Курс советского уголовного права, т.5. - МГУ, 1981, с.68.

жизни и здоровья людей, а также имущества. Нет сомнения, что часть уголовно-правовых норм предназначена для того, чтобы обеспечить непосредственную охрану указанных социальных ценностей. Это, например, нормы, которые предусматривают ответственность за преступления против жизни и здоровья. Но не такова характеристика всей совокупности уголовно-правовых норм, обеспечивающих правильное, с точки зрения безопасности движения, поведение его участников. Ряд этих норм осуществляют защиту названных социальных ценностей на более "дальних подступах", либо защиту от преступлений, хотя и причиняющих (могуших причинить) вред жизни, здоровью, имуществу, но так сказать "попутно", реализуя иную основную направленность. И как отмечает Ю.А.Демидов, к ним "относятся нарушения правил безопасности движения на различных видах транспорта" ¹.

Слабым местом позиции В.К.Глистина является и то, что он необоснованно исключает из понятия родового объекта, названного преступлений, общественные отношения, призванные обеспечить безопасность движения. Безусловно, круг отношений, регулирующих техническую эксплуатацию транспорта и отношений, обеспечивающих безопасность движения не совпадают. Это отмечает и В.К.Глистин, когда пишет, что "в нормах уголовного закона речь идет не только о правилах безопасности движения, но и эксплуатации транспорта, что не одно и то же" ². Но нельзя игнорировать и существующую здесь взаимосвязь, взаимообусловленность.

Отношения, обеспечивающие техническую эксплуатацию транспорта, регулируются специальными нормативными актами, например, Пра-

¹ Демидов Ю.А. Социальная ценность и оценка в уголовном праве. - М.: Врид.лит., 1975, с.53.

² Глистин В.К. Указ.раб., с.68.

визами, технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, Правилами технической эксплуатации речного транспорта и др. Эта группа общественных отношений не может в полной мере обеспечить все стороны безопасного движения транспорта. Вне их действия остается непосредственный процесс движения транспорта, безопасность которого регулируется иными нормативными актами, в частности, Правилами дорожного движения. Только в совокупности эти две группы отношений могут обеспечить безопасность движения и его безопасную эксплуатацию.

Отношения, охраняющие безопасность движения транспорта, и отношения, охраняющие безопасную эксплуатацию транспорта, в своей совокупности составляют ту однородность, которая должна быть равным объектом транспортных преступлений.

Достаточно четко с учетом приведенной аргументации определены равной объект транспортных преступлений В.И.Косминик как отношения, которые обеспечивают безопасность движения и эксплуатацию всех видов механического транспорта¹. Представляется, что В.И.Косминик вычленил сферу отношений, которые призваны обеспечить безопасное функционирование всех видов механических транспортных средств. Тем самым вычленено и то особенное, которое отличает транспортные преступления от других видов преступлений, характеризует их специфику и природу.

Ссылаясь на это базовое определение рассмотрение вопроса о том, какому конкретно общественным отношениям причиняется ущерб преступным посягательством, приводит к понятию непосредственного объекта преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Этому понятию посвящен следующий параграф.

¹ См.: Косминик В.И. Указ.раб., с.6.

§ 2. Непосредственный объект преступного нарушения правил, действующих на транспорте

Правильное определение непосредственного объекта преступного нарушения действующих на транспорте правил имеет весьма существенное значение при квалификации данного преступления. "Непосредственный объект, - отмечал М.А.Гельфер, - наиболее полно выражает сущность рассматриваемого преступления, его специфические признаки и поэтому принимается за основу при квалификации отдельных преступлений внутри главы" ¹.

Необходимо при этом учитывать, что преступления фактически почти всегда причиняют или могут причинить вред не одной, а сразу нескольким группам общественных отношений, их общественная опасность не исчерпывается угрозой родовому объекту, так как в социальной жизнедеятельности одна группа отношений всегда взаимодействует с рядом других. При этом меняется типовая структура объекта и на это обращали внимание ряд криминалистов ². Представляется, что гносеологически речь идет о частном случае, вытекающем из известного общеметодологического положения о том, что так называемых "чистых" явлений ни в природе, ни в обществе нет и быть не может, ибо "...самое понятие чистоты есть некоторая узость, однобокость человеческого познания, не охватывающего предмет до конца во всей его сложности" ³.

С учетом изложенного при вычленении общественных отношений в качестве непосредственного объекта следует исходить из того,

¹ Гельфер М.А. Указ.раб., с.11.

² См.: Куринов Б.А. Уголовная ответственность за хищение государственного и общественного имущества. - М.: Госприздат, 1954, с.25; Гельфер М.А. Указ.раб., с.43-56.

³ Ленин В.И. Полн.собр.соч., т.26, с.241.

ские общественные отношения в совокупности, на которые распространяется действие данной нормы, находятся на первом плане в данной совокупности, играют в ней "первую скрипку". Если же, образно говоря, "скрипок" несколько, то речь идет о множественности объектов правовой охраны.

Исходя из этих общих положений и следует решать вопрос о непосредственном объекте преступного нарушения правил, действующих на транспорте. При этом надо особо подчеркнуть важность точного определения круга общественных отношений, охрана которых обеспечивается соответствующей уголовно-правовой нормой. Нечеткая их характеристика является источником ошибок в практике. Народный суд Московского района г. Харькова осудил гр-на Г. по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) за то, что он, будучи ответственным за техническое состояние машин автотранспортного предприятия, допустил к управлению лицо, которое не имело соответствующих прав и к тому же было в нетрезвом состоянии. Последний нарушил правила безопасности движения и совершил транспортное происшествие, в результате которого три человека получили тяжкие телесные повреждения¹. Ясно, что действия Г. не могут быть квалифицированы по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР). Им совершенно не нарушено правило, действующее на транспорте в смысле этой статьи, а преступление, предусмотренное ст. 215² УК УССР (ст. 211² УК РСФСР).

В литературе не существует единого мнения в определении непосредственного объекта рассматриваемого преступления. Некоторые авторы чрезмерно широко его очерчивают, другие, наоборот, чрезмерно суживают круг этих общественных отношений.

¹ См.: Архив народного суда Московского района г. Харькова, уг. дело Б 1-35, 1976 г.

Так, С.Н.Захаров определяет непосредственный объект преступления, предусмотренного ст.213 УК РСФСР (ст.217 УК УССР), как нормальную безопасную эксплуатацию водного судна¹. По вель отношения, регулирующие безопасную эксплуатацию судна, охраняются ст.85 УК РСФСР (ст.77 УК УССР). Возможно автор имел в виду нарушение правил эксплуатации тех водных судов, безопасность движения которых не охраняется ст.85 УК РСФСР (ст.77 УК УССР), а именно маломерных судов, находящихся в пользовании граждан. Однако и с этим согласиться нельзя.

Нарушение правил эксплуатации маломерных судов не может быть предметом охраны ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), так как во ее смысле нарушения общественных отношений, охраняемых указанной уголовно-правовой нормой, может быть осуществлено преступным поведением "извне", действиями тех лиц, которые непосредственно не включены в процесс управления транспортом, например, установка рыболовных снастей в фарватере и т.п. Нарушениями же, о которых идет речь, отношениям, охраняющим правильную эксплуатацию маломерных судов, вред причиняется "изнутри". Сущность этих нарушений заключается в несоблюдении технических требований по эксплуатации этих судов во время их использования. По своему характеру нарушения правил эксплуатации здесь выражаются в перегрузке лодок сверх установленной нормы, пересаживание с одной лодки на другую во время движения, купание с лодок и другие.

Некоторые авторы расширяют толкование непосредственного объекта преступного нарушения правил, действующих на транспорте, включая сюда, кроме безопасности движения транспорта, еще и обще-

¹ См.: Захаров С.Н. Водно-транспортные преступления (Расследования и предупреждения). - М.: Юрид.лит., 1977, с.10.

ственный порядок¹. Однако общественный порядок не может быть предметом охраны ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), так как имеет самостоятельную уголовно-правовую охрану. Об этом уже шла речь при характеристике родового объекта (§ I). Любое преступное нарушение общественного порядка в вагоне пассажирского поезда, на морском судне или в салоне пассажирского самолета и т.п. влекут применение соответствующей статьи УК², предусматривающей ответственность за данный вид преступного посягательства, но не по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Н.П.Грабовская, А.М.Носенко и некоторые другие непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), считают безопасную работу различных видов транспорта³. Однако (и об этом уже также говорилось в § I) данная уголовно-правовая норма охраняет такую сферу общественных отношений, которые призваны обеспечить не вообще безопасную работу транспорта, а безопасный его процесс движения. Термины "работа" и "движение" не однозначны. Работа транспорта многообразна. Он может выполнять определенные производственные процессы во время стоянки, а имеются такие механизмы, соединенные с транспортными средствами, которые по своему целевому назначению могут

¹ См.: Ляпунов Ю.И. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - М.: Ни и РЮ Высшей школы МВД СССР, 1970, с.102; Орлов В.С. Ответственность за нарушение правил дорожного движения. - М.: Юрид.лит., 1975, с.23.

² Здесь и в других местах, где это специально не оговорено имеется в виду и соответствующая норма УК УССР и других союзных республик.

³ См.: Грабовская Н.П., Носенко А.М. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - Киев: РЮ МВД СССР, 1969, с.560. Аналогичного мнения придерживается Кичигина Е.В. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Уголовное право БССР. Часть Особенная. - Минск: Высшая школа, 1973, с.318-319.

быть использованы только на стоянках, например, железнодорожные краны, автокраны, подвижные электростанции и другие. В этих случаях само транспортное средство лишено движения и, таким образом, выходит из-под сферы действия ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). С учетом изложенного думается, что рассматриваемая уголовно-правовая норма распространяется лишь на такую сферу общественных отношений, которые обеспечивают охрану порядка и безопасность движения транспортных средств. В других случаях не может быть и речи о ее применении.

Н.Ф.Кузнецова определяет непосредственный объект как безопасность функционирования всех видов механического транспорта¹. Такая трактовка по существу воспроизводит концепцию работ и справедлива ее критика со стороны Б.А.Куринова, который отмечает, что "функционирование" транспорта весьма широкое понятие. Оно, в частности, охватывает ремонт транспортных средств, их профилактическое обслуживание и т.п. Иными словами, безопасность "функционирования" транспорта регулируется не только уголовно-правовыми нормами, но и другими нормами, обеспечивающими охрану труда в этой отрасли производства².

Сам Б.А.Куринов, определяя непосредственный объект рассматриваемого преступления, считает им такие общественные отношения, которые обеспечивают нормальную, безопасную работу транспорта в сфере его движения³. Несомненно, что такая формулировка - существенный шаг в характеристике действительной специфики непосред-

¹ См.: Кузнецова Н.Ф. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: МГУ, 1964, с.375.

² См.: Куринов Б.А. Указ.раб., с.168.

³ См.: Куринов Б.А. Указ.раб., с.167.

ственного объекта. Однако, все-таки и она еще чрезмерно широка в охвате отношений, которые должны входить в определение объекта анализируемой нормы. Ведь, как уже отмечалось, термин "нормальная" не позволяет четко представить границы общественных отношений, охраняемых данной нормой, и поэтому создаются трудности в отграничении, предусмотренного ею преступления, от смежных составов.

Кроме того, Б.А.Куринов отождествляет порядок движения и безопасность движения: "речь идет только о тех действиях, которые одновременно нарушают порядок и безопасность движения"¹. С таким выводом согласиться невозможно и об этом пойдет речь ниже.

По мнению ряда авторов, непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР), является безопасность движения на водном, воздушном, железнодорожном, автомобильном транспорте и городском электротранспорте².

Данная обрисовка сферы общественных отношений, охраняемых рассматриваемой нормой, является более конкретной. Но ее авторы в отличие от авторов ранее рассмотренных высказываний, суммируют границы нормы отношениями, обеспечиваемыми лишь только безопасностью движения транспортных средств, а преступные нарушения, посягающие на соответствующий порядок движения, по существу, выводит за пределы действия этой уголовно-правовой нормы. Но ведь в диспозиции нормы говорится о нарушениях не только безопасности, но и порядка движения. Значит, законодатель имел в виду две груп-

¹ Куринов Б.А. Указ.раб., с.170.

² См.: Грishaев П.И. Преступления против общественной безопасности. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1966, с.508; Матильковский П.С. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - М.: Юрид.лит., 1964, с.71; Бажанов М.И., Брагини М.Я. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья. - В кн.: Уголовное законодательство СССР. - М.: Юрид.лит., 1971, с.501.

ны нарушений, которые в конечном счете приводят к тем же общественно опасным последствиям. Поэтому в конструкции диспозиции включено и то и другое, исходя из значимости всего круга общественных отношений, которые должны охраняться ст.217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

Ошибки в теоретическом определении непосредственного объекта рассматриваемого преступления приводят к ошибкам в практике. Народным судом Киевского района г.Москвы был осужден по ст.213 УК РСФСР (ст.217 УК УССР) гр-н К., работавший машинистом паровоза крана. Производя погрузку контейнеров на станции Москва-товарная Киевско-Московской железной дороги, он не выполнил требования § 22 Инструкции машиниста (крановника) стрелочных передвижных кранов, предусматривающее, что перед поворотом стрелы машинист (крановник) должен дать предупредительный сигнал. В результате во время погрузки контейнера, он причинил телесные повреждения бывшему на месте погрузки электросварщику Л. ¹ Считается, что данное деяние к нарушениям безопасности или порядка движения транспорта не относится.

А.Н.Игнатов приходит к выводу, что непосредственным объектом рассматриваемого преступления является безопасная работа легкого транспорта в сфере его движения, а также жизнь и здоровье граждан, социалистическая и личная собственность ². В первой части этого определения круг охраняемых общественных отношений сузлен до сферы движения транспорта, однако, во второй его части автор указывает на такие блага как жизнь, здоровье граждан, а также социалистическое и личное имущество. Возможно, акцентируя на это

¹ См.: Советская истица, 1962, № 23, с.9.

² См.: Игнатов А.Н. Транспортные преступления. - В кн.: Курс советского уголовного права. - М.: Наука, 1971, т.6, с.419-420.

значению, А.П.Игнатов полагал, что указанные социальные ценности входят в структуру отношений, охраняемых рассматриваемой нормой в качестве дополнительных объектов. Безопасность движения и состоит в отсутствии угрозы жизни, здоровью, имуществу. Иными словами, эти блага выступают здесь не обособленно от самих отношений, обеспечивающих порядок и безопасность движения, а являются составным и притом обязательным их элементом. Поэтому данное преступление имеет лишь один непосредственный объект и говорить о дополнительном объекте нет необходимости.

С целью более глубокого уяснения данного вопроса следует обратиться к этимологическому пониманию слов "порядок" и "безопасность". Слово "порядок" означает "правильное, налаженное состояние чего-нибудь", правила, по которым совершается что-нибудь¹. Слово "безопасность" означает "отсутствие опасности, сохранность, надежность, предупреждение опасности"².

Из приведенных значений слов видно, что термины "порядок" и "безопасность" по своему содержанию различны. Эти различия в их содержании отражают объективные различия в характере общественных отношений, призванных обеспечить соответствующий порядок и безопасность движения транспортных средств. Причем в этом случае речь идет не о порядке "вообще"³, а применительно к процессу движения транспортных средств.

Порядок движения транспорта заключается в его определенной организованности, в последовательности и ритмичности. Налаженный

¹ См.: Ожегов С.И. Словарь русского языка. - М., 1952, с.516.

² См.: Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка, т.1. М., 1955, с.67; Ушаков Д.И. Толковый словарь русского языка, т.1. М., 1935, с.113; Словарь современного русского литературного языка, т.1. М.: АН СССР, 1950, с.768.

³ См.: Куринов Б.А. Указ. раб., с.170.

порядок движения транспорта обеспечивает устойчивое функционирование транспортной системы¹. Здесь как и в других сферах производственной деятельности "...порядок является именно формой упрощения данного способа производства... от просто случая и просто произвола"². Специфика деятельности транспорта и вызывает существование особых отношений, призванных обеспечить определенный порядок движения транспортных средств.

Отношения, обеспечивающие порядок движения, регулирует такую сферу движения транспорта, которая непосредственно связана с его правильным, налаженным движением. Этот порядок движения транспортных средств основан на строгом соблюдении режима движения, установленного графиком (расписанием) движения того или иного транспорта.

Соблюдение графика движения имеет весьма существенное значение для таких видов транспорта как железнодорожный, водный, воздушный. Этими видами транспорта перевозится значительное количество грузов, в том числе и особо важные государственные грузы. Их несвоевременная доставка может сорвать или затруднить реализацию многих социальных задач. Нельзя недооценивать и значение порядка движения автотранспорта общественного пользования и городского электротранспорта - его "сбой" могут существенно помешать труду и отдыху тысячи людей.

Нарушения порядка движения происходит в результате повреждения дорожного полотна или его перекрытия, повреждения светосигнального оборудования и т.п. Подобные нарушения приводят к длительному перерыву в движении транспорта. Поэтому с учетом послед-

¹ См.: Максимович Б.М. График движения поездов и пропускная способность. - В кн.: Организация движения на ж.д. транспорте. - М.: Транспорт, 1969, с.223.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т.25, ч.11, с.356-357.

ствий, виновных следует привлекать к ответственности по ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР). По этому пути идет и судебная практика. Например, гр-н Ш. был осужден народным судом Свердловского района Ворошиловоградской области по ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР) за то, что он 11 июня 1973 г., будучи в нетрезвом состоянии, уснул управляя закрепленным за ним скрепером. Неуправляемый скрепер заехал в кювет около железнодорожного полотна и заехал, перекрыв переднюю часть крайнюю нитку пути, по которому должен был проследовать пассажирский поезд. Принятыми мерами поезд был остановлен. Однако вследствии этого пассажирский поезд задержан на 42 мин., а это повлияло на график движения двух товарных поездов, перевозивших важные народнохозяйственные грузы. Движение было дезорганизовано на 2 часа ^I.

Суд, решая вопрос об ответственности Ш., выяснял вопросы, непосредственно связанные с нарушением графика движения пассажирского поезда, длительностью перерыва в движении последующих поездов, значимость перевозимых грузов, но не вопросы, связанные с безопасностью движения. Другое дело, что нарушение порядка могло сказаться и на безопасности движения, но его общественная опасность не сводилась к этому, а состояла и в "физическом" устранении возможности движения.

Наряду с охраной порядка движения транспортных средств, данная уголовно-правовая норма, как указывается в диспозиции, обеспечивает и непосредственную охрану безопасности движения. Следуя технологическому пониманию "безопасности", речь идет о безопасных условиях для процесса движения транспортных средств. Эти условия обеспечиваются целой системой мер. Ими являются соответствующие

^I См.: Архив народного суда Свердловского района Ворошиловоградской области, уг.дело № 1-24, 1973 г.

правила, предписывающие определенный порядок поведения участникам движения и иным лицам. Нарушения правовых предписаний этими лицами приводит к нарушению самих общественных отношений, обеспечивающих безопасность движения, в результате чего причиняется ущерб тем социальным ценностям, которые входят в структуру этих отношений. Отношениям, охраняемым данной нормой, причиняется вред не только лицами, непосредственно включенными в управление (большинство случаев их ответственность выделена в УК особо), но и лицами, которые опосредственно связаны с движением механических транспортных средств, что и составляет особенность ее по отношению к другим нормам, входящим в систему норм, устанавливающих ответственность за транспортные преступления.

Механизм причинения ущерба общественным отношениям, обеспечивающим безопасность и порядок движения транспорта, происходит в результате преступного воздействия на процесс управления механическими транспортными средствами, вследствие чего происходит изменение, влияющее на упорядоченность и безопасность движения. Эти изменения в процессе движения транспорта приводят к тем или иным вредным последствиям. Поэтому, непосредственным объектом нарушения действующих на транспорте правил являются отношения, обеспечивающие упорядоченность и безопасность движения железнодорожного, водного, воздушного, автомо- и иного механического транспорта.

По нашим данным 60% преступлений посвящают на безопасность движения, 15% на порядок движения и 25% одновременно на порядок и безопасность движения транспорта.

Выяснение непосредственного объекта преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), а также характера "механики" самого посягательства является предпосылкой для детализи-

рванного рассмотрения самого предмета данного преступления. Анализ предмета и посвящен следующий параграф.

§ 3. Предмет преступного нарушения правил, действующих на транспорте

Предмет преступления имеет важное теоретическое и практическое значение. Он играет существенную роль в уяснении характера содеянного, так как общественно опасное деяние в отношении одного и того же предмета может получить различную уголовно-правовую оценку. Это связано с тем, что предмет в большинстве случаев является выражением конкретных общественных отношений, выступающих в качестве объекта посягательства. "Различны объекты, не менее различны и действия, направленные на эти объекты, следовательно, различны должны быть и намерения, ибо какое же объективное мерило можем мы приложить к намерению, помимо содержания действия и его формы?"¹

Поскольку предмет подвергается воздействию при совершении рассматриваемого преступления, он позволяет правильно определить и признаки объективной стороны данного состава. И как подчеркивает Е.А. Бродов, "предмет преступления относится и к объекту посягательства, и к объективной стороне, принадлежа и тому и другому одновременно и является, таким образом, своеобразным связующим звеном, "переходным мостиком" между ними"².

В юридической литературе по поводу предмета преступления не существует однозначного ответа. Некоторые авторы признают лишь

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. I, с. 123.

² Бродов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления. - В кн.: Сборник научных трудов, вып. 10. Свердловск, 1958, с. 224.

предмет преступления в материальной форме и при отсутствии последнего говорят о "беспредметных" преступлениях¹. Действительно существуют охраняемые уголовным законом общественные отношения, в структуре которых отсутствует материальный предмет, — его заменяют другие социальные ценности. Так, в качестве их могут выступать определенные процессы, служащие условием или предпосылкой существования общественных отношений². Но это — не отсутствие, а специфика предмета. Это можно обнаружить и в общественных отношениях, охраняемых уголовно-правовой нормой, предусмотренной ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Некоторые нарушения правил охраны порядка и безопасности движения на соответствующем виде транспорта совершаются путем непосредственного воздействия виновного лица на процесс управления водителем транспортным средством. В этот период водитель вынужден изменить направление движения транспорта или принять все необходимые меры к экстренной остановке транспортного средства, что в конечном итоге является критичной вредного результата. Таким образом, оценка ситуации, при которой предметом преступного посягательства становится процесс управления транспортным средством³. Вместе с тем для предмета преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), характерно и то, что преступное воздействие на него про-

¹ Более подробно см.: Кравцов С.Ф. Предмет преступления. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Л., 1976, с.11-13; Коржанский Н.И. Указ. раб., с.86-104; Фролов Е.А. Указ. раб., с.221-223.

² См.: Кригер Г.А. Указ. раб., с.123. Аналогичного мнения придерживается И.А.Баллев. Объект преступления. — В кн.: Курс советского уголовного права. Часть Общая, т.1, МГУ, 1968, с.305. Надо лишь добавить, что эти процессы могут входить и в реализацию общественных отношений.

³ Под процессом управления следует понимать такое манипулирование водителем (машинистом, пилотом, судоводителем) технической системой транспортного средства, которое придает ему определенное направление в движении и скорость.

исходит и опосредствовано (через его вещные элементы). Они входят в структуру общественного отношения и обеспечивают бесперебойное и безопасное функционирование транспорта. При разрушении, повреждении, отключении и воспрепятствовании использования происходит также нарушение процесса управления транспортными средствами, приводящее к последствиям, указанным в диспозиции статьи.

В качестве вещных элементов могут выступать:

а) Пути сообщения. Основным средством для передвижения железнодорожного транспорта является железнодорожный путь¹. Он по своему устройству представляет сложное инженерное сооружение с комплексом различных сооружений и устройств, образующих с направленной рельсовой колеей, дорогу для движения подвижного состава². Выделить какие-то элементы железнодорожного пути в качестве оснований по обеспечению бесперебойного и безопасного движения поездов невозможно, потому что все элементы по прочности, устойчивости и состоянию в своей совокупности выполняют указанную задачу.

Водные пути сообщения подразделяются на морские и внутренние. Морской путь проходит по морям и океанам земного шара при известном расположении подводных и других опасностей, которые должны обходить морские суда³. Внутренние водные пути - это пригодные для судоходства и лесосылава реки, озера и каналы. Однако, не все

¹ К железнодорожным путям следует относить узкоколейки и детские железные дороги, а также автономные дороги крупных предприятий, рудников и шахт, за исключением таких дорог, которые обслуживают производственные процессы на указанных предприятиях. См.: Комментарий к Уставу железных дорог СССР. - М.: Транспорт, 1971. с.150.

² См.: Савченко И.В. Железнодорожные станции и узлы. - М.: Транспорт, 1973, с.61-64.

³ См.: Ермолаев Г.Г. Морская логистика. - М.: Транспорт, 1982, с.31; Толчий С.М., Шулянский Г.Ф., Мироненко А.Ф. Организация движения морского флота. - М.: Транспорт, 1978. с.33-35.

водные пути как морские, так и внутренние, используются для судоходства, а лишь их определенные участки, которые в лоции называются судоходным путем ¹.

Воздушные линии представляют собой утвержденный постоянный маршрут (воздушная трасса) регулярных полетов транспортных самолетов, обеспеченный аэродромами и необходимым наземным оборудованием для безопасного взлета и посадки ².

Надо отметить, что на судоходный путь и воздушную трассу непосредственно воздействовать невозможно. Опасность для процесса управления водным и воздушным транспортом представляют посяательства иного характера, которые заключаются в создании препятствий на судоходном пути, помех в пределах воздушных трасс и т.п.

Автомобильная дорога представляет собой комплекс сооружений, предназначенных для безопасного и удобного движения автомобилей и других транспортных средств ³. Трамвайный путь - это рельсовая колея, составляющая с автомобильной дорогой единое целое и служащая для движения трамвая ⁴.

б) Средства сигнализации. Для организации движения железнодорожного транспорта и его безопасности вдоль железнодорожного пути устанавливаются сигнальные и путевые знаки. Сигнальные знаки подаются светофорами, семафорами, дисками, щитами и др. Они требуют от машиниста локомотива определенного действия по управлению локомотивом. Путевые знаки не имеют сигнального значения:

¹ См.: Землянский Д.К. Общая лоция внутренних водных путей. - М.: Транспорт, 1967, с.69; его же: Лоция внутренних водных путей. - М.: Транспорт, 1982, с.3-4.

² См.: Воздушный кодекс СССР, ст.ст.30, 45, 46. 1983 г.

³ См.: Лукьянов В.В. Указ. раб., с.6; Кравченко П.И., Язефович Л.Л. Указ. раб., с.8.

⁴ См.: Финельсон М.С. Городские пути сообщения. - М.: Высшая школа, 1980, с.67-74.

ни обозначаются километры, шкеты, уклоны, границы дорог и т.п.

Безопасное плавание судов обеспечивается навигационным оборудованием, размещенным на берегу и судоходных путях: плавучими и береговыми знаками судоходной обстановки. Плавучие знаки — это буи, бакены, вежи. Их назначение в ограждении препятствий, мелководий на судоходном пути, а также для других целей, связанных с движением судов. Вежи обозначают границы и ось судового хода, устанавливаются на поворотах и подходах к причалам. Они еще используются в качестве контрольных знаков у буев для их дублирования и отыскания места в случае смещения.

Береговые знаки включают в себя щелевые, линейные и кромочные створы, ходовые, перевалочные и другие знаки. Эти знаки используются для ограждения судового хода и информационных целей ^I.

В целях обеспечения безопасности взлетов, посадки и движения самолетов существует система сигнализации. Светосигнальное оборудование аэродрома представляет собой систему огней с обусловленными световыми характеристиками и цветностью, установленных в определенном порядке. Светосигнальные огни размещаются на аэродроме и близких подходах к нему таким образом, чтобы обеспечить экипажу самолета, выполняющего посадку, указание направления оси взлетно-посадочной полосы, линии горизонта и расстояния до точки приземления. Они по своему назначению разделяются на огни приближения, огни подхода, пограничные огни, входные, ограничительные огни, огни взлетно-посадочной полосы, разрешения и запрещения посадки и взлетные огни. Для обеспечения привода в район аэродрома

^I См.: Ермолаев Г.Г. Указ. раб., с.57-60; Земляновский Д.К. Указ. раб., с.123-136; Шепетов А.И. Организационные принципы обеспечения безопасности судоходства. — В кн.: Организация безопасности плавания судов. — М.: Транспорт, 1979, с.189.

самолета применяются основные светомаяки. Они размещены на продолжении оси взлетно-посадочной полосы и работают в проблесковом режиме, подавая позывные аэродрома ¹. Кроме того, в районах аэродромов на высотных зданиях устанавливаются маркировочные знаки, обеспечивающие безопасность взлета и посадки самолетов.

Движение на автомобильных дорогах и трамвайных путях тоже невозможно без информации водителей и других участников движения о реальной обстановке на пути следования. Такими средствами информации являются сигналы светофоров и дорожные знаки. Они устанавливаются таким образом, чтобы их обязательно можно было водителем увидеть и иметь достаточно времени на принятие решения по управлению транспортным средством.

в) Средства связи. Немаловажную роль в организации движения железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта играют средства связи. Движение транспорта немислимо без четкой передачи распоряжений и указаний, согласования действий, обмена информацией и т.п. Средства связи обеспечивают четкое функционирование и управление сложной системой транспорта. На водном транспорте посредством радиосвязи обеспечивается безопасность движения, обмен корреспонденцией, подача аварийных сигналов и т.д. ² Для обеспечения безопасности полета на воздушном транспорте применяются разного рода радиотехнические системы, которые используются в полях привода самолета в район аэродрома (особенно в сложных метеорологических условиях), осуществления маневра за-

¹ См.: Андреев П.Л. Светотехническое оборудование. - В кн.: Светотехнические системы обеспечения полетов. - М.: Транспорт, 1981, с.12-38; Бромберг А.А. Механическое и энергетическое оборудование аэродромов. - М.: Машиностроение, 1968, с.296-303.

² См.: Правила технической эксплуатации судовых средств радиосвязи и радиотрансляции. - М.: Транспорт, 1963; Правила технической эксплуатации береговых средств связи МРФ РСФСР. - М.: Транспорт, 1973; Ермолаев Г.Г. Указ. раб., с.71-87.

... на посадку и контроля за движением по взлетно-посадочной
... . На железнодорожном транспорте связь применяется для дачи
... об обстановке маршрутов, открытия семафора, организации
... сортировочной и грузовой работы, а также движения
... соседними станциями ¹.

Перечисленные компоненты: пути, линии, средства сигнализа-
ции и связи, как видно из их характеристик, выполняют различные
... функции и обладают каждый конструктивными особеннос-
... . Вместе с тем их разрушение, повреждение, отключение и вос-
... использование приводит к вредным изменениям в
... общественных отношениях. В этой связи данные элементы
... обладать общими для них признаками, имеющими юридическое
... .

а) Специальное их назначение. Этот признак выражается в
... нормального (бесперебойного и безопасного) движения
... видов механического транспорта.

О специальном назначении отдельных устройств говорится в
... на транспорте нормативных актах. Например, в Прави-
... технической эксплуатации железных дорог СССР отмечается, что
... элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее
... и т.п.) по прочности, устойчивости и состоянию должны
... безопасное движение поездов ². В связи с этим необхо-
... составная часть уголовно-правовой оценки - различать воз-
... на пути и обслуживающие сооружения, выяснение угрожал
... воздействию функциям обеспечения тем или иным элементам строе-

¹ См.: Правила технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.
ГТВ, МПС 5 июля 1979 г. - М.: Транспорт, с.46-48.

² См.: Там же, с.12.

ние пути, сигнальным знакам и др. бесперебойного и безопасного движения транспортного средства, каковы последствия. Значение этого требования можно проиллюстрировать примером из практики. Представляется, что Верховный Суд УССР именно из-за его несоблюдения, без выяснения всех обстоятельств дела, неправильно квалифицировал по ст. 78 УК УССР (ст. 86 УК РСФСР) действия С., который, находясь в состоянии опьянения, двигался на мотоцикле по обочине железнодорожного пути и повредил сигнальные и путевые знаки ^I. При выяснении обстоятельств дела не было установлено, могли ли повреждения этих знаков вызвать крушение поезда. Между тем, путевые знаки, а также сигнальные знаки типа "свисток" не обладают специальными свойствами и их повреждение не может повлиять на безопасность движения. В случаях повреждения таких знаков, в зависимости от наличия соответствующих предпосылок, такого рода действия следовало бы рассматривать как повреждение социалистического имущества.

б) Пригодность к эксплуатации. Пригодность -- это такое состояние или положение, при котором соответствующие системы могут быть использованы по своему прямому назначению. Поэтому случаи повреждения или разрушения непригодных к эксплуатации устройств (например, отдельных частей или деталей действующих светофоров, линий связи, путей сообщения и т.п.) нельзя квалифицировать по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

Не охватываются этим признаком также пригодные для эксплуатации, но не действующие (запасные, законсервированные и т.п.) отдельные устройства, так как они могут быть введены в эксплуатацию лишь после предварительной проверки их пригодности, где выяв-

^I См.: Архив Верховного Суда УССР, уг. дело № 05-73, 1961 г.

ляются и устраняются возможные неисправности. Повреждение таких устройств может, при наличии соответствующих предпосылок, рассматриваться как повреждение социалистического имущества.

Напротив, этим признаком охватываются устройства и элементы на строящихся дорогах, если соответствующие участки уже эксплуатируются.

в) Особый правовой статус. С целью защиты общества от действия разрушительных сил источников повышенной опасности, государство устанавливает их специальный правовой режим¹. Так, одним из условий, обеспечивающих безопасность движения транспорта, является строгая регламентация режима работы отдельных устройств в сфере движения. Действующие на соответствующих видах транспорта уставы, кодексы, инструкции устанавливают, что отдельные устройства и элементы должны соответствовать утвержденной документации в технических условиях². Управление этими видами транспорта имеет строгую регламентацию в масштабах страны, обеспечивающую определенность и конкретность руководства. Устанавливая особое право-

¹ Так, например, в Постановлении Совета Министров СССР от 10 марта 1969 г. № 179 "О мероприятиях по предупреждению несчастных случаев на железнодорожном транспорте" указывается, что при строительстве железнодорожных путей в районах расположения населенных пунктов, предприятий, учреждений необходимо предусматривать мероприятия, обеспечивающие безопасность населения, включая строительство ограждений, подземных переходов и пешеходных мостов. Подобные меры предосторожности принимаются также на водном, воздушном и автомо- и ином механическом транспорте.

² Во введении к ПТЭ железных дорог Союза ССР указывается, что точное и неуклонное выполнение правил обеспечивает слаженность всех звеньев железнодорожного транспорта, четкую и бесперебойную работу на железных дорогах и безопасность движения. Все инструкции и другие руководящие указания, относящиеся к технической эксплуатации, проектированию и строительству железных дорог, сооружений, устройств и т.п. должны соответствовать требованиям настоящих правил. Аналогичные требования закреплены на водном и воздушном транспорте (см.: Глава 2 Воздушного кодекса Союза ССР, 1963 г.; Глава 2 Кодекса торгового мореплавания Союза ССР, 1968 г.).

ное положение отдельных элементов и технических устройств железно-дорожного, водного, воздушного и автомо- и иного механического транспорта, государство вводит тот масштаб должного и возмездного поведения субъектов права, который является необходимым в условиях эксплуатации и использования полезных свойств транспортных средств.

Для более полной характеристики непосредственного объекта преступления необходимо рассмотреть вопрос о видах транспортных средств, подпадающих под охрану данной нормы.

§ 4. Транспортные средства, порядок и безопасность движения которых охраняется ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР)

В диспозиции ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) не дается перечня транспортных средств, порядок и безопасность движения которых охраняется данной уголовно-правовой нормой. Нет единообразного решения данного вопроса и в УК союзных республик. Только в УК трех союзных республик (Киргизской, Эстонской и Казахской) в диспозициях аналогичных уголовно-правовых норм в определенной степени конкретизирован ответ на этот вопрос. В остальных УК союзных республик содержится лишь общее указание на транспорт. Правовому этот вопрос решается и в юридической литературе. Между тем, рассматриваемый вопрос имеет принципиальное значение для правильной квалификации преступлений по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), а поэтому подлежит более детальному рассмотрению.

Ряд авторов считает, что преступное нарушение соответствующих правил охраны порядка и безопасности движения может совершаться на любом транспорте¹. Едва ли можно согласиться с такой

¹ См.: Игнатов А.П. Указ.раб., с.419; Вилимов М.А. Указ.раб., с.85; Орлов В.С. Указ.раб., с.102; Грабовская Н.П., Посенко А.М. Указ.раб., с.561.

судской точкой зрения, так как обеспечение движения различных видов транспорта может не просто существенно, но и качественно различаться, как и характеризующие транспортные средства, далеко не все из которых есть источники повышенной опасности. Гр-н Б. был признан виновным в том, что 6 сентября 1961 г. в г. Луге Ленинградской области, находясь в нетрезвом состоянии, совершил наезд велосипедом на пешехода П., которая при падении на асфальт получила тяжкие телесные повреждения. Его действия были квалифицированы судом по ст. 213 УК РСФСР (ст. 217 УК УССР). Впоследствии это дело стало предметом рассмотрения коллегией по уголовным делам Верховного Суда РСФСР и квалификация действий Б. была обоснованно изменена на ст. 114 УК РСФСР (ст. 105 УК УССР) по мотивам, что в действиях не усматривается нарушения правил об охране порядка и безопасности движения, существующих на транспорте ¹.

Из данного примера не следует, что велосипедист не может нести ответственность за нарушение правил, действующих на транспорте. Безусловно, он может, как и другие участники движения, нести эту ответственность, но только в том случае, если своими действиями нарушил правила, охраняющие безопасность движения других транспортных средств, являющихся действительно источником повышенной опасности. Так, гр-н Б. осужден народным судом Лугутинского района Ворошиловоградской области по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) за то, что он 12 августа 1980 г., находясь в состоянии опьянения, двигаясь на велосипеде по автодороге Милерово-Довоик, не убедился в безопасности движения на перекрестке и, не подав знак рукой о выполнении поворота, выехал на полосу встречного движения. Водитель встречной автомашины во избежание наезда

¹ См.: Бюллетень Верховного Суда РСФСР, 1963, № 11, с. 7.

совершили резкий маневр и экстренное торможение, в результате чего автомашина ударилась передней частью о бордюрный камень, ущерб составил 709 руб. ¹

По мнению В.К.Глистина, рассматриваемой уголовно-правовой нормой охраняется движение всех видов моторного транспорта и транспорта гужевого, так как движение последнего регулируется соответствующими правилами проезда ². Этот довод по меньшей мере спорен, потому что движение любого транспортного средства и пешеходов регулируется соответствующими правилами. Главное — опасность, которую могут иметь последствия возможных нарушений с учетом характера (мощности, сложности управления, скорости, веса и назначения) транспортного средства.

Вместе с тем, представляется неверной позиция и тех авторов, которые, стремясь максимально сузить круг транспортных средств в смысле ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), исключают из их перечня мототранспорт и городской электротранспорт ³. Ведь нарушения правил охраны безопасности движения, создающие аварийную обстановку для движения указанных транспортных средств, представляет в такой же степени общественную опасность как и нарушения правил безопасности для движения автотранспорта, а нередко, с учетом конкретных обстоятельств (большое количество пассажиров и т.п.) даже более значительную. Народным судом г.Винницы обоснованно осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) гр-н В. за то, что он 25 августа 1980 г., находясь в состоянии опьянения, начал переходить улицу перед движущимся троллейбусом. Водитель троллейбуса, стремясь предотвратить наезд на пешехода, принял

¹ См.: Архив народного суда Лутугинского района Ворошиловградской области, уг.дело № 1-2, 1980 г.

² См.: Глистин В.К. Указ.раб., с.108.

³ См.: Матшевский П.Г. Указ.раб., с.71.

резко вправо, в результате чего ударили автомашину, стоящую на обочине. Два пассажира получили телесные повреждения средней тяжести (менее тяжкие), владельцу автомашины был причинен ущерб на сумму 550 руб. ¹

С учетом изложенного представляется, что к сфере действия рассматриваемой уголовно-правовой нормы следует отнести посяательства на движение железнодорожного, водного, воздушного, автотранспорта и городского электротранспорта ². Однако надо иметь в виду, что понятие автотранспорта должно охватывать и те транспортные средства с моторами внутреннего сгорания, которые не участвуют в регулярном движении по улицам и дорогам (колесные трактора и другие самоходные машины специального назначения), но обладают достаточно высокой скоростью и мощностью, в связи с чем нарушения "извне" правил безопасности лицами, которые в процесс движения этих машин непосредственно не включены, могут вызвать общественно опасные последствия.

Для обеспечения единства правоприменительной практики было целесообразным сформулировать непосредственно в законе в общей форме основания, позволяющие считать, что данный вид транспортных средств имеет в виду законодатель в статье 217 УК СССР (ст. 213 УК РСФСР).

Представляется, что одно из оснований - наличие в транспортном средстве признаков источника повышенной опасности. Такими признаками являются: 1) большая мощность; 2) сложность управления; 3) способность причинить значительный ущерб ³ в силу указанных

¹ См.: Архив народного суда г. Винницы, уг. дело № I-47, 1980 г.

² См.: Кичигина Е. В. Указ. раб., с. 319; Базанов М. И., Брагини М. Я. Указ. раб., с. 501.

³ См.: Гринберг М. С. В статье "Преступления в области техники (Сущность и объект)". - Правоведение, 1972, № 2, с. 91. Говорит также о неполной надежности и неполной подконтрольности. Но средства с такими характеристиками не будут выкушены. Они могут причинять лишь при нарушении лицом, управляющим или другим, предельно строгий порядок и безопасность эксплуатации.

обстоятельств, а также веса, скорости, функционального назначения и т.п.

Другим таким основанием является "механизм" преступного нарушения общественных отношений, охраняемых рассматриваемой нормой. Его особенности могут быть классифицированы по следующим видам транспортных средств, порядку и безопасности движения которых наносится ущерб: железнодорожный, водный, воздушный, автомобильный и иной механический транспорт, осуществляющий движение по безрельсовым дорогам и по рельсовым путям местного значения.

К железнодорожному транспорту относится транспорт, находящийся в ведении Министерства путей сообщения СССР или других ведомств, и используемый для перевозок людей и грузов по железным дорогам. Относится ли метрополитен к железнодорожному транспорту в юридической литературе этот вопрос является спорным. Одни авторы его относят к городскому электротранспорту¹, другие - к железнодорожному². Последняя точка зрения представляется более правильной. Она находит свое обоснование в сходстве метрополитена с железнодорожным транспортом в структуре и устройстве путей сообщения, подвижного состава и т.п., а также степени общественной опасности последствий в случае нарушения порядка и безопасности движения этого вида транспорта. По этому пути идет и судебная практика. Московский городской суд за нарушение правил безопасности и эксплуатации транспорта на Московском метрополитене не квалифицирует действия виновных по ст.85 УК РСФСР (ст.77 УК

¹ См.: Владимиров В.А. Государственные преступления. - М.: Высшая школа, 1961, с.181; Алексеев Н.С. Автомобильные происшествия и их расследование. - М.: Госгиздат, 1962, с.8.

² См.: Куринов Б.А. Указ.раб., с.40; его же: Указ.раб., с.22; Мельников Ф.Б. Уголовно-правовая охрана безопасности движения на улицах и дорогах. Автореф. Дисс. канд.юр.наук. Ростов-на-Дону, 1965, с.10.

1.

Водный транспорт охватывает морские, речные и озерные суда² находящиеся в системах морского и речного флота, так и принадлежащие отдельным ведомствам и организациям (леспромхозам, колхозам, добровольным спортивным обществам и т.п.). Однако водно-транспортными средствами в интересующем нас смысле можно считать лишь те, которые внесены в Государственный судовой реестр и судовые книги соответствующим ведомств³. Маломерные же суда⁴ личного пользования (как и велосипеды, мопеды) могут выступать лишь элементами ситуации, в которой "извне" нарушаются правила, охраняющие порядок и безопасность движения воднотранспортных средств.

К воздушному транспорту относятся все летательные аппараты и более тяжелее воздуха (самолеты, вертолеты, планеры и т.п.), так и легче воздуха (аэростаты, дирижабли), находящиеся в ведении Министерства гражданской авиации, а также отдельных ведомств (по-

¹ См.: Архив Московского городского суда, уг. дело № 2-98, 1967 г. и уг. дело № 2-116, 1968 г.

² Под термином "суда" понимаются суда транспортные, пассажирские, промысловые, служебные, а также иные плавучие средства, как то: плавучие краны, плавучие доки, дноуглубительные и землечерпильные снаряды, плавучие склады, дебаркадеры и др. См.: Положение о Речном Регистре РСФСР, утв. постановлением Совета Министров РСФСР от 19 октября 1957 г. СП РСФСР, 1958, № 5, ст. 42.

³ См.: Кодекс торгового мореплавания СССР, ст. 24; Устав внутреннего водного транспорта СССР, утв. постановлением Совета Министров СССР 15 октября 1955 г. С внесенными изменениями ст. 26 Устава постановлением Совета Министров СССР "О мерах по упорядочению пользования маломерными судами" от 16.07.82 г. СП СССР, 1982, № 21, ст. 109.

⁴ К ним относятся моторные (независимо от мощности двигателя) и парусные суда, а также несамоходные суда валовой вместимостью более 0,13 регистровых тонн. См.: Типовое положение "О государственной инспекции по маломерным судам советской республики", утв. постановлением Совета Министров СССР 16 июля 1982 г. СП СССР, 1982, № 21, ст. 109.

линая, почтовая, санитарная, сельскохозяйственная авиации) ¹. Данный вид транспорта не охватывает личные летательные аппараты. Владельцы их могут выступать в качестве лица, создавшего ситуацию, в которой происходит нарушение правил, охраняющих порядок и безопасность движения транспорта, рассматриваемого вида. К воздушным судам нельзя относить космические аппараты, которые на современном этапе развития общества не выполняют функцию транспортировки грузов и пассажиров. Помимо этого их орбита полета вышится на такой высоте, которая исключает пересечение с трассами (маршрутами) обычных видов транспорта, а при их спускании и приземлении применяются специальные меры безопасности.

К транспорту, осуществляемому движение по безрельсовым дорогам относятся: автотранспорт, который охватывает легковые и грузовые автомобили, автобусы и специальные виды автотранспорта (санитарный, пожарный, строительный, авторемонтный и др.); мото-транспорт, охватывающий согласно действующим Правилам дорожного движения, двухколесные транспортные средства с коляской или без нее, имеющие двигатель с рабочим объемом 50 см³ и более, максимальную скорость 40 км/час и более. К данному виду приравниваются механические транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг ², а также мотоциклы и моторолеры; иные самоходные машины, под которыми в соответствии с п.7 постановления Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № II "О судебной практике по делам об автотранспортных происшествиях" следует понимать любые дорожные, сельскохозяйственные и другие спе-

¹ См.: Воздушный кодекс СССР. Утв. Указом Президиума Верховного Совета СССР 11.05.1983 г. Ведомости Верховного Совета СССР, приложение № 20.

² См.: Кравченко П.И., Юзефович Л.Л. Пособие по правилам дорожного движения. - Киев: Техника, 1981, с.6; Шахриманьян И.К., Грачев А.П. Дорожное движение как объект управления. Его качественные характеристики. - М.: Академия МВД СССР, 1978, с.5.

специальные машины (экскаватор, грейдер, скрепер, автокран и т.п.)¹ и электромеханический транспорт - троллейбусы.

К рельсовому виду транспорта местного значения относится трамвай.

Необходимо в общих чертах отметить, что в СССР в настоящее время функционируют и другие виды транспорта: пневмотранспорт, трубопроводный, подвесные канатные дороги. В процессе их функционирования в результате различных нарушений возможны общественно опасные последствия, но с учетом определенной изолированности данных видов транспорта, особых мер безопасности эти нарушения не могут иметь массовый характер. В этой связи практика в настоящее время не располагает достаточным материалом для соответствующих теоретических выводов. Сейчас шла бы речь только об абстрактном теоретизировании. Не исключено, что на эти виды транспорта будут распространены общие правила, но это вопрос будущего.

В связи с изложенным в диспозиции ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) было бы целесообразно конкретизировать виды транспортных средств, указав, что под охраной нормы находится порядок и безопасность движения железнодорожного, водного, воздушного, автотранспортного и иного механического - безрельсового и использующего не только рельсовые пути - транспорта, обладающего свойствами источника повышенной опасности. Такая конкретизация поможет правильно применять эту норму.

Известно, что между объектом и объективной стороной преступления существует тесная связь. Особенности объекта определяют содержание объективной стороны, раскрытию которого и посвящается следующая глава.

¹ См.: Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-1974 гг. - М.: Известия, 1974, с.550.

ГЛАВА II. ОБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ

Объективная сторона преступления — это сами действия, реализующие акт общественно опасного поведения, сущность которого состоит в посягательстве на охраняемые уголовным законом общественные отношения и вызывает определенные изменения в объективной мире, в результате причинения этим действием (или бездействием) вреда правоохранительному объекту или создания угрозы такого причинения¹. Являясь внешним выражением (проявлением, реализацией) процесса преступного посягательства, объективная сторона развивается в пространственных и временных границах, и в определенном комплексе обстоятельств, образующих ее ситуацию. Последнему ее существенным элементом является пространственная локализация, продолжительность совершаемых действий (или бездействий), их характер, участие приводящих сил (действия механизмов, сил природы, других лиц и т.п.).

Объективная сторона состава преступления, предусмотренного ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), представляет собой совокупность элементов, характеризующих сами действия, состоящие в нарушении правил охраны порядка и безопасности движения железнодорожного, водного, воздушного, автомо- и иного механического транспорта². Правильное их установление необходимо для применения данной уголовно-правовой нормы, определения круга виновных лиц, а также выявления и устранения причин и условий, способствующих

¹ См.: Кудряшнев В.Н. Объективная сторона преступления. — М.: Прил. лит., 1960, с.9. Когда говорится об объективной стороне как акте поведения, точнее представляется необходимым говорить о действиях, проявлениях этого акта во вне, так как в целом образуется единство объективной и субъективной сторон поведения субъекта.

² В дальнейшем для краткости перечисленные виды транспорта будут именоваться термином "транспортные средства".

совершению рассматриваемого преступления.

Существующие ошибки в следственной и судебной практике, как показывает анализ, связаны в значительной части случаев с игнорированием особенностей именно объективной стороны состава преступления, которые ошибочно трактуются как "очевидные".

В содержании объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), в качестве обязательных элементов входят: а) противоправное действие (или бездействие), выразившееся в нарушении правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств; б) общественно опасные последствия (в виде причиненного вреда жизни и здоровью людей, материального ущерба, причиненного государственному, общественному или личному имуществу, длительного перерыва в движении того или иного вида транспорта); в) причинная связь преступного действия (или бездействия) с наступившими вредными последствиями. Рассмотрим последовательно эти элементы.

§ I. Нарушение правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств

Объективная сторона состава преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), описана в диспозиции в виде бланкетной отсылки к правилам охраны порядка и безопасности движения транспортных средств, нарушение которых предполагается. В связи с этим раскрытие объективной стороны данного состава становится полным лишь при обращении к иным нормативным актам. К ним могут быть отнесены: Правила дорожного движения, Правила проезда транспортных средств, провоза особо тяжелых и громоздких грузов, прогона скота через железнодорожные переезды, Правила безопаснос-

ти полетов и движения самолетов на аэродромах, Правила плавания по внутренним судоходным путям и другие нормативные акты. При этом, как уже отмечалось, терминология "порядок и безопасность движения" включает и его бесперебойность.

С учетом изложенного под нарушением правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств следует понимать неисполнение или ненадлежащее исполнение нормативно закрепленных требований, обеспечивающих бесперебойное и безопасное движение транспорта ¹. Очевидно, что нарушение соответствующих правил, действующих на том или ином виде транспорта, может совершаться как путем противоправного действия, так и противоправного бездействия.

Представляется приемлемым решение, предлагаемое теми авторами, которые различают собственные действия человека и действия технических средств или иных сил, им использованных ². "Преступное действие заманивается теми движениями, посредством которых человек воздействует на указанные силы и средства... дальнейшая же работа механизмов, действие сил природы или поведение третьих лиц, использованные преступником, являются продолжением объективной стороны преступления, часто уже не зависящим от воли субъекта и охватываются понятием причинной связи между действием и вредным последствием" ³. К этому необходимо добавить, что преступное дей-

¹ Речь все время идет о нормативном регулировании, осуществленном компетентным органом в пределах полномочий, в установленном порядке и доведенном до сведения субъектов, деятельность которых регулируется.

² По мнению Н.Ф.Кузнецовой, неправильно включать в понятие действия силы, которые использует лицо в своей деятельности, а тем более закономерности объективного мира. См.: Кузнецова Н.Ф. Значение преступных последствий для уголовной ответственности. - М.: Госприздат, 1958, с.11-12.

³ Кудрявцев В.Н. Указ. раб., с.78; см. также: Дурманов Н.Д. Понятие преступления. - М.: АН СССР, 1948, с.54; Тор-Акопов А.А. Бездействие как форма преступного поведения. - М.: Юрид. лит., 1980, с.91.

ство как активное поведение обладает определенной направленностью в посягательстве на общественные отношения. "Действие, акт и деятельность, - отмечает С.А.Рубинштейн, - включает в себя отношение индивида к окружающему; это - акт, направленный на предмет, на цель" ^I.

Преступное бездействие может заключаться в неисполнении лицом требований правил либо неисполнении части требуемых правил или действий. Таким образом, при бездействии лицо "просто" не совершает тех действий, выполнение которых предписано определенными правилами, не замечая их действиями противоположной направленности. Вместе с тем в рассматриваемой сфере бездействие, как форма преступного нарушения правил не менее опасна, чем действие; более того, в некоторых случаях бездействие вызывает особо тяжкие последствия. Практика показывает, что 1/3 преступлений, посягающих на порядок и безопасность движения транспорта, совершается в форме преступного бездействия.

Преступное нарушение правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств может совершаться не только одним лицом, но и несколькими лицами, каждое из которых действуя или бездействуя, создает совокупность условий для наступления тяжких последствий.

Применительно к объективной стороне рассматриваемого деяния могут быть два варианта:

а) несколько совпавших по времени аварийных ситуаций, созданных виновными, но с независимыми друг от друга действиями (например, одновременный переход улицы в неустановленном месте двумя пешеходами, действия которых между собой не связаны, но вызвали аварийную ситуацию на проезжей части, повлекшую тяжкие последствия)

^I Рубинштейн С.А. Основы общей психологии. - М.: АН СССР, 1946, с.451.

б) аварийная ситуация, созданная совместными и субъективно согласованными действиями (например, два погонщика совместно осуществляют перегон скота через проезжую часть в неустановленном для этого месте и создают аварийную обстановку с наступившими общественно опасными последствиями). При решении вопроса о квалификации подобных действий мы выходим на более общую проблему о правовой оценке совместных действий при неосторожных преступлениях по теоретической концепции такой оценки, в том числе для случаев, когда само нарушение правил предосторожности на том или этом виде транспорта совершается умышленно (преступная самонадеянность) при неосторожности относительно последствий¹.

После этих вводных замечаний рассмотрим более детально нарушения правил, совершаемые на каждом виде транспорта, составляющие объективную сторону состава преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

а) Нарушения, вызывающие вынужденный маневр транспортного средства.

К рассматриваемой группе нарушений относятся: а) нарушения правил перехода улицы; б) нарушения правил посадки или высадки из транспортного средства и др.; в) нарушения правил движения велосипедистом или перевоза на них грузов; г) нарушения правил регулирования движения транспорта.

Значительное количество нарушений, связанных с преступным воздействием на процесс управления транспортными средствами, совершается пешеходами. Это переход улицы на запрещенный сигнал светофора или регулировщика, несанкционированный выход на проезжую часть из-за стоящего транспортного средства и другие. По мнению ряда

¹ См.: § I главы III настоящей диссертации.

авторов, уголовную ответственность могут влечь весьма значительные, существенные нарушения или их еще называют грубыми¹. Вряд ли, однако, такую формулировку, из-за ее неопределенности, можно положить в основу решения вопроса, так как одно и то же нарушение в различных ситуациях может либо подпадать, либо не подпадать под это определение. Возьмем, например, переход улицы в неустановленном месте. Это вряд ли может быть названо "грубым" нарушением, если оно осуществляется в период, когда отсутствует движение транспортных средств и "физически" не может непосредственно повлиять на безопасность движения. Если же такой переход совершается в потоке движущихся транспортных средств, то резко увеличивается вероятность наступления транспортного происшествия², в связи с этим подобные нарушения становятся "грубыми" и общественно опасными. Таким образом, фактически определяющим моментом выступает заведомо созданная виновными действиями лица на проезжей части аварийная обстановка, во время которой водитель вынужден принимать меры по изменению направления движения транспортного средства или же к экстронной его остановке³. Если в результате таких действий водителя наступают такие последствия, то пешеходы, создавшие аварийную обстановку, привлекаются к уголовной ответственности. Например, гр-н В. осужден Великобагачанским районным народным судом Полтавской области по ст.217 УК УССР (ст.213

¹ См.: Жуков В.И., Митин В.П. Административная ответственность за нарушения Правил дорожного движения. - М.: Транспорт, 1979, с.32-33; Левитанус М.Р. Административные принуждения, применяемые к пешеходам. - В кн.: Права и ответственность пешеходов. - М.: Юрид.лит., 1976, с.38.

² Нормативные документы, относящиеся к различным видам транспорта, используют различные термины для обозначения происшествий. Для удобства изложения, обеспечения его единообразия, в работе будет использоваться единый термин "транспортные происшествия".

³ В литературе концепция аварийной обстановки разработана В.В.Лукияновым. - См.: Лукиянов В.В. Указ.раб., с.137-139.

УК РСФСР) за то, что он при переходе улицы непосредственно вблизи движущегося транспорта, создал аварийную обстановку на проезжей части. Во избежание наезда на пешехода В. водитель автомашины выехал на полосу встречного движения, где произошло столкновение с другим автомобилем. В результате этого водитель получил средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения, материальный ущерб составил 1223 руб. ¹

Большую опасность для процесса управления транспортными средствами создают и нарушения правил, совершаемые пассажирами при выходе из пассажирского транспортного средства во время его движения или со стороны проезжей части и др. ² В ряде случаев также нарушения сопряжены с транспортными происшествиями, так как внезапное появление пассажира на проезжей части не позволяет водителю принять правильное решение по управлению транспортным средством. Народным судом Барского района Винницкой области г-н М. осужден по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) за то, что он, следуя в кузове грузовой автомашины при подъезде к селу не сделался полной остановки автомобиля, а выскочил из кузова автомашины на полосу встречного движения, где в это время двигалась другая автомашина. Водитель ее для предотвращения наезда принял резко влево и автомашина опрокинулась в кювет. Водитель и находившийся с ним в кабине пассажир, получили телесные повреждения ³.

Пассажирами, хотя и не часто, совершаются и такие нарушения как создание водителем помех в управлении транспортными средствами с целью его остановки. Если в результате такого нарушения на-

¹ См.: Архив народного суда Великобагачанского района Полтавской обл., уг. дело № 1-75, 1980 г.

² Такие же нарушения могут совершать и водители при выходе из кабины транспортного средства.

³ См.: Архив народного суда Барского района Винницкой области, уг. дело № 1-51, 1973 г.

стывает транспортное происшествие с тяжкими последствиями, такие действия пассажира квалифицируются по статье, предусматривающей ответственность за нарушение действующих на транспорте правил. Гр-на К. осуждена по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) народным судом Перевальского района Ворошиловоградской области. Она, находясь в нетрезвом состоянии в троллейбусе, стала требовать у водителя остановки в неустановленном месте. Получив отказ, она скватила рулевое колесо троллейбуса и резко повернула его вправо. В результате произошло столкновение и три пассажира получили тяжкие и средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения^I.

Опасность для безопасного управления транспортными средствами создают также нарушения правил, совершаемые велосипедистами, осуществляющими движение в непосредственной близости от другого транспорта. Правила дорожного движения запрещают велосипедистам: ездить, не держась за руль; перевозить предметы или грузы, которые выступают за габариты велосипеда; поворачивать налево или разворачиваться на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении и др. По буквальному смыслу этих запретов их нарушения, в случае наступления тяжких последствий, должны квалифицироваться по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Гр-на Л. осуждена Лубенским районным народным судом Полтавской области по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) за то, что она при переезде на велосипеде автотрассы Киев-Харьков, не убедившись в безопасности движения, выехала на полосу встречного движения и оказалась перед движущимся автомобилем. Водитель, во избежание наезда на нее, принял вправо. Произошло столкновение со встречным автомо-

^I См.: Архив народного суда Перевальского района Ворошиловоградской области, уг.дело № I-226, 1976 г.

базем. Оба водителя получили средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения; материальный ущерб составил 1110 руб.¹ Однако на практике нарушения со стороны велосипедистов, повлекшие транспортные происшествия, не всегда дается правильная уголовно-правовая оценка. Например, 21 июля 1980 г. по улице Пролетарской в г.Бар, Винницкой области двигался на велосипеде гр-н В., который на багажнике велосипеда воз негабаритный груз и им создал помеху для движущегося навстречу мотоциклиста. Последний, пытаясь объехать помеху, резко принял влево и опрокинулся, получив при этом средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения. Несмотря на то, что В. создал на проезжей части аварийную обстановку и это повлекло указанные последствия, следовательно отказал в возбуждении уголовного дела из-за отсутствия в действиях В. состава преступления².

Нарушения рассматриваемой группы могут совершаться и лицами, уполномоченными регулировать дорожное движение (сотрудниками ГАИ, заместителями сотрудниками милиции, дружинниками, общественными автоинспекторами, работниками дорожно-эксплуатационной службы, дежурными железнодорожных переездов, паромных переправах и др.). При регулировании движения на автодорогах такие нарушения состоят: а) в подаче сигналов (местов), непонятных участникам дорожного движения (особенно пешеходам, велосипедистам, водителям грузовых повозок и др. лицам); б) быстрой смене сигналов (местов) регулирования; в) подаче сигналов участникам дорожного движения на улице (перекрестке) при заведомо плохой их видимости из-за высокой интенсивности движения и других причин.

¹ См.: Архив народного суда Лубенского района Полтавской области, уг.дело В I-114, 1981 г.

² См.: Архив Барского РОВД Винницкого УВД, отказной материал В 89, 1980 г.

Дежурными железнодорожных переездов могут допускаться нарушения в виде несвоевременного ограничения (запрещения) движения через переезд в случае выхода из строя автоматического шлагбаума и световой сигнализации. Дела о таких нарушениях при анализе практики автором не встречены. Но в принципе, в случае их наличия и наступления по этим причинам тяжких последствий, действия виновного лица следует квалифицировать по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

б) Нарушения создающие препятствия, которые затрудняют движение транспортных средств или не дающие возможность объезда.

Данная группа охватывает следующие виды нарушений: а) нарушения правил перехода, переезда рельсовых путей сообщения; б) нарушения правил переезда через железнодорожные переезды; в) нарушения правил движения по автодорогам; г) нарушения правил плавания; д) нарушения правил световой сигнализации и др.

Для первого вида нарушений характерно то, что водители рельсового транспорта с целью предотвращения наезда на виновных принимают меры экстренного торможения, в процессе которого наступают тяжкие последствия. Например, для трамвайного движения такие нарушения выражаются в переходе или переезде трамвайных путей перед близко движущимся трамваем. Если в результате таких нарушений наступают последствия, указанные в законе, то виновные лица привлекаются к уголовной ответственности. Народный суд Железнодорожного района г.Одессы осудил гр-на Ф. по ст.217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) за то, что он, находясь в состоянии пьянства, на волосишке осуществил переезд трамвайного пути перед движущимся трамваем, чем создал аварийную обстановку для водителя трамвая. Для избежания наезда на Ф. водитель принял меры экстренной остановки, в результате этого два пассажира упали в салоне трамвая

и получили средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения ^I.

К мерам экстренного торможения могут прибегать и машинисты подвижного состава метрополитена, например, для предотвращения наезда на лица, оказавшиеся на путях (на открытых его участках или на станциях посадки в результате неосторожного поведения других лиц). Если в результате наступают тяжкие последствия, то виновные в этом лица должны нести ответственность по ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР).

Нередко совершаются нарушения, связанные с хождением по железнодорожным путям. Эти нарушения, как правило, при наличии тормозного пути вынуждают машиниста принимать меры экстренного торможения подвижного состава. В одних случаях, они приводят на пассажирских поездах к увечьям пассажиров, а в других - на грузовых поездах - к образованию на колесных парах ползунов, в зависимости от величины которых машинисту разрешается продолжить движение по маршруту следования или довести подвижной состав до ближайшей станции со скоростью не более 15 км/час. Очевидно, что это, в конечном итоге, влияет на порядок движения последующих поездов, а поэтому с учетом нарушения графика движения поездов на данном участке железной дороги и должен решаться вопрос об ответственности виновного лица по ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР).

Нарушения рассматриваемой группы совершаются и водителями автомо- и иного механического транспорта и гужевых повозок. Им запрещается переезжать через железнодорожные пути в неустановленном месте, то есть вне оборудованных переездов. Нарушение этих правил при наличии последствий, предусмотренных законом, должно влечь уголовную ответственность за нарушение действующих на транспорте правил. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного

^I См.: Архив народного суда Железнодорожного района г. Одессы, уг. дело № I-72, 1982 г.

Суда СССР признала виновным гр-на К. по ст.75¹ УК РСФСР (ст.213 УК СССР), который при переезде железнодорожного пути застрял с возом дров между путями, в результате чего произошел наезд пассажирского поезда на препятствие и две лошади погибли ¹.

Распространенными являются нарушения, совершаемые водителями автомо- и иного механического транспорта на железнодорожных переездах ². Они выражаются в осуществлении движения через переезд, несмотря на то, что он закрыт автоматическим шлагбаумом, показан красный сигнал светофора или выключена звуковая сигнализация. При наступлении тяжких последствий создается основания для ответственности виновных именно по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Это объясняется тем, что правила проезда через железнодорожные переезды одновременно регулируются и Правилами дорожного движения. Основным критерием квалификации действий виновного по той или иной статье УК выступает характер причиненного вреда, то есть какие общественные отношения больше всего пострадали от преступного посягательства. В связи с этим представляется, что обоснованно гр-н З. осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) народным судом Эмеринского района Винницкой области за то, что он, подъезжая на автомашине к железнодорожному переезду, не остановил ее, когда начал закрываться шлагбаум, а продолжил движение. Как только он выехал на переезд, автомашина по техническим причинам остановилась, в результате чего произошло столкновение с двигающейся дрезиной, которая сошла с рельс. Движение поездов на данном участке было дезорганизовано на три часа ³. Таким об-

¹ См.: Судебная практика Верховного Суда СССР, 1949, № II, с.38.

² Здесь идет речь о тех случаях, которые подпадают под действие ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), а не других статей, регулирующих ответственность за транспортные преступления.

³ См.: Архив народного суда Эмеринского района Винницкой области, уг.дело № I-37, 1975 г.

разом, имело место посягательство на порядок и безопасность железнодорожного транспорта. Но, как уже отмечалось, практика квалификации подобных случаев не имеет единства. Например, М., осужден народным судом Барского района Винницкой области по ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР) за то, что он, управляя автобусом ПАЗ-651, на маршруте Бар-Ялтушков, при проезде через неохраняемый железнодорожный переезд не убедился в безопасности движения, что привело к столкновению маневрового тепловоза с автобусом, в результате чего три пассажира получили средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения ¹.

Как представляется, в подобных случаях необходимо проводить разграничение, в основе которого лежит наступивший ущерб. Если в результате нарушения правил проезда через железнодорожный переезд причиняется ущерб главным образом отношениям, обеспечивающим безопасность движения автомо- и иного механического транспорта, то в таких случаях действия виновных необходимо квалифицировать по ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР). В тех же случаях, когда такие нарушения приводят к наступлению тех или иных тяжелых последствий для железнодорожного транспорта, то виновные лица должны привлекаться к уголовной ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).²

К данной группе относятся и нарушения, связанные с проездом железнодорожных переездов тихоходными транспортными средствами и механизмами, ширина которых более 5 м, автопоездами, длина кото-

¹ См.: Архив народного суда Барского района Винницкой области, уг.дело № 1-89, 1964 г.

² Поскольку как видно из приведенных примеров ущерб обычно носит смешанный характер (в первом случае суд игнорировал ущерб автохозяйства, а во втором - ущерб бесперебойности движения) предпочтительна квалификация по совокупности.

рых превышает 24 м. Проезд их через переезды должен осуществляться только с разрешения начальника дистанции железной дороги. Это связано с характером транспортных средств (продолжительность занятия переезда, ограниченность маневра), что может создать опасные условия для безопасности движения железнодорожного транспорта или к столкновению. В случае наступления тяжких последствий виновные должны нести ответственность по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Нарушения этой группы могут совершать и водители грузовых повозок. При этом имеет место несоблюдение порядка движения, которое должно осуществляться поочередно группами не более трех повозок, саней в каждой. Если в результате таких нарушений наступают предусмотренные законом последствия, то они должны нести ответственность по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Нарушения, воздействующие на процесс управления механическими транспортными средствами и приводящие к созданию аварийной обстановки, нередко совершаются водителями грузовых повозок: неправильный переезд перекрестков, движение по "встречной" полосе и т.п. Если по этим причинам происходит транспортное происшествие, повлекшее тяжкие последствия, то они привлекаются к уголовной ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Гр-н К. осужден за нарушение действующих правил на транспорте за то, что он, находясь в состоянии опьянения, не убедившись в безопасности движения, стал переезжать автотрассу, в результате чего на проезжей части создал аварийную обстановку, которая привела к наезду грузовой автомашины на грузовую повозку. Материальный ущерб составил 251 руб. ^I

^I См.: Архив народного суда Хотинского района Черновицкой области, уг. дело В I-17, 1980 г.

На водном транспорте к рассматриваемой группе нарушений можно отнести: пересечение курса транспортным судам гребными, моторными лодками и катерами; создание помех для движения судов лыжниками, пользующимися водными велосипедами или лыжами (соответствующие правила запрещают заплывать на фэрватер). В изученной автором судебной практике дела о подобных нарушениях, влекущих общественно опасные последствия, не встречались. Несомненно, однако, что возможность таких нарушений существует (и увеличивается) в связи с быстрым развитием водного спорта. Результаты опроса руководителей подразделений водной милиции свидетельствуют о возможности подобных ситуаций лишь случайно не повлекших тяжелых последствий, но если в результате подобных действий они наступают, то эти случаи надлежит квалифицировать по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

К созданию аварийной обстановки и наступлению общественно опасных последствий могут приводить нарушения, связанные с невыполнением требований световой сигнализации. В соответствии с действующими правилами на том или ином виде транспорта определенная категория лиц должна обеспечить используемые транспортные средства в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, световой сигнализацией. Так, водители велосипедов без подвесного двигателя, а также других двух- или трехколесных транспортных средств с рабочим объемом двигателя менее 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью менее 40 км/час должны оборудовать их спереди фонарем (фарой) с белым светом, сзади - фонарем с красным светом и красным световозвращателем. Гужевые повозки также должны оборудоваться соответствующими световыми сигналами (спереди фонарь с белым светом, сзади - фонарь с красным светом и красным световозвращателем). Эти требования Правил дорожного движения и

равно не выполняются и такие нарушения приводят к транспортным происшествиям.

Надо, однако, отметить, что по отношению к этим нарушениям в следственной и судебной практике пока нет единства. Так, вопрос об уголовной ответственности водителей гужевых повозок, допустивших рассматриваемое нарушение, в ряде случаев без должных оснований решается отрицательно. Например, 14 октября 1981 г. водитель Т. на личной автомашине "Жигули" следовал по трассе Винница-Бар со скоростью 40-50 км/час, ввиду недостаточной видимости (туман). При подъезде к селу Романы на трассе перед автомашиной внезапно появилась гужевая повозка, которой управлял К. Она не была оборудована световыми сигналами, что не позволило водителю автомашины своевременно увидеть ее на проезжей части. Между автомашиной и гужевой повозкой произошло столкновение и Т. получил средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения; материальный ущерб составил 675 руб. ^I

Очевидно, что в действиях водителя гужевой повозки имелось нарушение правил дорожного движения, повлекшее транспортное происшествие. Следовательно, однако, прекратил уголовное дело против К. из-за отсутствия в его действиях состава преступления, но привлекая во внимание допущенное им нарушение правил.

Нарушения правил световой сигнализации могут совершаться и со стороны владельцев маломерных судов. Они в целях безопасности плавания и в соответствии с технической характеристикой судна обязаны обеспечить его световой сигнализацией, которая должна наблюдаться во всякую погоду и в любое время суток. Так, катера, шлюпки и лодки с подвесными и стационарными моторами мощностью

^I См.: Архив Винницкого УВД, прекращенное уголовное дело В 11823, 1981 г.

до 25 л.с., гребные лодки и шлюпки при плавании несут белый огонь, видимый по горизонту на 360°. Катера, шлюпки и лодки с подвесными и стационарными моторами мощностью свыше 25 л.с. при одиночном следовании несут сигнальные огни на передней мачте, корме, специальных бортовых штахтах. Плоты должны обеспечиваться снятыми во время движения и стоянки. Если плот находится вблизи судового хода или на мели и проход для судов возможен, то на нем ставятся с ходовой стороны фарватера на высоте бакенов дополнительные огни соответствующие обстановке.

Безопасность плавания обеспечивается и регламентацией огней паромных переправ. Так, на пароме канатной переправы поднимается на мачте или флагштоке один огонь белого цвета, видимый по горизонту на 360°. Нарушения правил световой сигнализации, которые повлекли тяжкие последствия являются основанием уголовной ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Подобные нарушения допускают и водители, оставляющие неисправные транспортные средства, прицепы на проезжей части, обочине без соответствующего ограждения. Правила дорожного движения обязывают водителей с целью предупреждения водителей других транспортных средств о существующей опасности на дороге, включить при вынужденной остановке аварийную световую сигнализацию, а при ее неисправности или отсутствии выставлять на расстоянии 25-30 метров позади транспортного средства знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь.

В отношении нарушений рассматриваемого вида, допускаемых водителями автотранспортных средств и повлекших транспортное происшествие, в следственной и судебной практике также не существует единого подхода.

Например, 18 февраля 1981 г. на одной из дорог Эмеринского

района Винницкой области была оставлена водителем на обочине грузовая автомашина без соответствующего светового ограждения, вследствие чего произошло столкновение с этим автомобилем легкового автомобиля; материальный ущерб составил 480 руб. В возбуждении дела было отказано за отсутствием в действиях водителя Х. состава преступления. ¹

Имеются и случаи, когда виновник в этих нарушениях привлекают к уголовной ответственности по ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР). С. осужден народным судом Могилев-Подольского района Винницкой области по указанному обвинению за то, что он на трассе Винница-Кишинев в районе села Березовка оставил на краю проезжей части грузовую автомашину без светового ограждения, вследствие чего произошло столкновение этой и легковой автомашины, причем водитель получил тяжкие телесные повреждения, а пассажир погиб ².

Представляется, что оставление на дороге транспортного средства без светового ограждения находится в сфере действия общественных отношений, охраняемых не ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР), а ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). В данном случае транспортное средство является не источником повышенной опасности (не находится в движении), а препятствием для безопасности движения других транспортных средств. С точки зрения безопасности движения других транспортных средств между оставленным грузом на проезжей части и автомобилем без ограждения нет существенной разницы ³. В этих

¹ См.: Архив Емюринского РОВД Винницкого УВД, отказной материал № 28, 1981 г.

² См.: Архив народного суда Могилев-Подольского района Винницкой области, уг. дело № I-45, 1973 г.

³ Иной точки зрения придерживается Б.А.Куринов. Он считает, что оставление водителем груза на проезжей части без ограждения следует квалифицировать при наличии предусмотренных законом по- (см.с.л.стр.)

случаях действуют одни и те же требования по обеспечению их в условиях недостаточной видимости световой сигнализации, предупреждающей о наличии препятствий для движения. Поэтому такие нарушения при наступлении тяжких последствий должны получать квалификацию по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Необходимо упомянуть и о нарушениях, совершаемых должностными лицами дорожно-эксплуатационных, коммунальных и других организаций, которые не принимают своевременных мер по ограждению опасных участков (не закрывают канализационные люки на проезжей части, оставляют кучи щебня на проезжей части без ограждения и т.п.). При наступлении тяжких последствий по этим причинам возможны два варианта ответственности виновных лиц. Если должностное лицо само осуществляет контроль за проведением работ и в ходе или по окончании их не выполнило требований безопасности, то при наступлении общественно опасных последствий оно должно нести ответственность по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Здесь имеет место конкуренция общей нормы ст.167 УК УССР (ст.172 УК РСФСР) со специальной ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), предусматривающей конкретный вид халатности должностного лица, а по общему правилу, при такой конкуренции применяется специальная норма ^I. Если же должностное лицо выполнение требований безопасности движения возложило в установленном порядке на другое лицо (бригадира, рабочего и т.п.), то в случае наступления транспортного происшествия, повлекшего тяжкие последствия, ответственность по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) несут эти лица, а в действи-

следствий по ст.213 УК РСФСР (ст.217 УК УССР), а те случаи, где нарушения, связанные с оставлением автомашины на проезжей части без ограждения при наличии тяжких последствий - по ст.211 УК РСФСР (ст.215 УК УССР). См.: Куринов Б.А. Указ. раб., с.176-177. Между тем сходство действий водителя в этих случаях (оставление на пути препятствий) очевидно.

^I См.: Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. - М.: Госприздат, 1957, с.243-244; Гершензон А.А. Квалификация преступлений. - М.: Издатель, 1947, с.21; Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. - М.: Юрид. лит., 1972, с.251-252.

их должностного лица может быть ответственность по ст.167 УК СССР (ст.172 УК РСФСР).

Как свидетельствует анализ транспортных происшествий по этим причинам вопрос о привлечении лиц, виновных в подобных нарушениях к уголовной ответственности, ставится редко. Например, 20 июня 1979 г. около 23 часов мотоциклист на одной из улиц г.Бар Винницкой области наехал на открытый рабочим коммунальной службы канализационный люк, не имевший ограждения, и опрокинулся, получив тяжкие телесные повреждения. В возбуждении уголовного дела было отказано за отсутствием события преступления ¹. 30 августа 1980 г. на ст.Бар Барского района в вечернее время водитель легковой автомашины наехал на кучу щебня, которая была оставлена без ограждения после ремонтных работ дороги. Водитель получил средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения; материальный ущерб составил 315 руб. ² В возбуждении уголовного дела и в этом случае было отказано за отсутствием события преступления, хотя со стороны соответствующего должностного лица очевидно (как и в первом случае) имелось нарушение, повлекшее транспортное происшествие с общественно опасными последствиями, предусмотренными уголовным законом.

На воздушном транспорте также возможны нарушения данного вида, связанные с созданием помех для восприятия маркировочных знаков на высотных зданиях и сооружениях, расположенных на приаэродромных территориях и в пределах воздушных трасс, а также с неустановкой их ³. В изученной автором практике отсутствуют примеры

¹ См.: Архив Барского РОВД Винницкого УВД, отказной материал № 73, 1979 г.

² См.: Архив Барского РОВД Винницкого УВД, отказной материал № 69, 1980 г.

³ Установка или подача "конкурирующих" знаков, в принципе, может иметь место также на железнодорожном и водном транспорте.

подобных нарушений, но они возможны и привлечение лиц, виновных в таких нарушениях при наличии тяжких последствий по ст.217 УК РСФСР (ст.213 УК РСФСР) отвечает точному смыслу этой нормы.

К рассматриваемой группе нарушений необходимо отнести:

а) создание работниками паромных переправ помех для движения судов путем несвоевременного опускания на дно тросового и направляющего тросов; б) установка рыболовных снастей в фарватерах рек и озер; в) оставление на автодороге различных предметов; г) создание различного рода помех в воздушном пространстве (пуск осветительных ракет, запуск беспилотных воздушных судов и др.). Если в результате перечисленных нарушений наступают общественно опасные последствия, то виновные лица несут ответственность по ст.217 УК РСФСР (ст.213 УК РСФСР). Так, М. был осужден по ст.217 УК РСФСР (ст.213 УК РСФСР) народным судом Владимир-Волынского района Волынской области за то, что он после ремонта автомашины оставил на проезжей части колесо от нее, что явилось причиной столкновения двух автомобилей. Водители получили средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения; материальный ущерб составил 1500 руб. ¹

в) Нарушения, приводящие пути сообщения и средства информации в непригодное состояние, или создающие неустранимые помехи в их использовании.

Нарушения этой группы выражаются в воздействии на вещные предметы, которые по своему целевому назначению обеспечивают бесперебойное и безопасное функционирование транспорта. Воздействие это приводит пути сообщения, обслуживающие их средства информации и связи в такое состояние, которое не позволяет их использовать.

¹ См.: Архив народного суда Владимир-Волынского района Волынской области, уг. дело № 1-56, 1980 г.

а) Разрушение. Под ним понимается уничтожение определенных предметов ¹. Представляется, что этот вид воздействия может быть обращен не на любой предмет, а лишь на такой, который обладает относительно самостоятельной и устойчивой конструкцией. Можно разрушить мост, знаки судоходной обстановки, световое оборудование аэродрома, светофоры и др. Так, гр-н В. осужден народным судом Орджоникидзевского района г. Запорожье по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) за то, что он, находясь в состоянии опьянения, выехал кататься на мотоцикле на взлетно-посадочную полосу и во время разворота колесной разрушил боковые огни поперечной полосы безопасности, в результате чего аэродром был закрыт на три часа ².

б) Повреждение. Это такое воздействие на предметы, которое приводит к нарушению целостности отдельных частей его, в результате чего он выводится из строя до ремонта и становится непригодным для эксплуатации в соответствии со своим целевым назначением ³.

¹ См.: Меньшагин В.Д. Иные государственные преступления. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: МГУ, 1971 с. 71. Автор настоящей работы полагает, что разрушение - это такое повреждение, при котором утрачиваются свойства предмета как целого, хотя отдельные составляющие элементы могут сохраниться.

² См.: Архив народного суда Орджоникидзевского района г. Запорожье, уг. дело № 1-432, 1978 г.

³ Несколько иной точки зрения придерживается Б.А. Куринов. Он считает, что "при повреждении в отдельных случаях может и не быть нарушения целостности транспортных объектов. О повреждении следует говорить в тех случаях, если средства связи или сигнализации были выключены, приведены в нерабочее положение или такое состояние, которое в данной конкретной ситуации является явно ненормальным (отключение сигнальных приборов на железной дороге, в аэропорту, на фарватере реки и др.)". См.: Куринов Б.А. Указ. раб., с. 208. Представляется, что эта точка зрения объединяет повреждение и другие варианты приведения в нерабочее состояние - "отключение". Вместе с тем при повреждениях, не являющихся разрушением, форма (конструкция) предмета в целом может сохраниться, но из-за разрушения существенного элемента он функционально непригоден до ремонта. Здесь еще одно отличие от отключения.

Значительная часть нарушений рассматриваемой группы совершается именно путем повреждения (по изученным делам около 28%). Сюда относятся нарушения, связанные с повреждением светосигнального оборудования и знаков на автомобильных дорогах, на аэродромах и путях подхода к нему, водных путях и т.п. Районным народным судом Сосновского района Черкасской области был осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) В. Находясь в состоянии опьянения, он на личной лодке катался по реке Днепр и повредил крошечные буй, которые впоследствии были смещены с постоянного места нахождения, в результате этого теплоход сел на мель¹.

Таким же способом могут совершаться нарушения, воздействующие на средства связи (например, при проведении определений, в частности, земляных работ). В отличие от нарушений правил охраны линий связи ст.205¹ УК УССР (ст.205¹ УК РСФСР) для рассматриваемого преступления является характерным то, что происходит повреждение тех средств связи, которые призваны обеспечить бесперебойное и безопасное движение транспорта и вследствие нарушения действующих на транспорте правил. В этом смысле из общего объекта, охраняемого ст.205¹ УК, выделяется специальный, подпадающий под более строгую охрану.

Путем повреждения могут быть приведены в непригодное для эксплуатации состояние и сами пути сообщения. Например, железнодорожные или трамвайные пути вследствие нарушения правил проезда через переезды сельскохозяйственных, дорожных и строительных машин, а также при переезде через пути в неустановленном месте. В. осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) за то, что он 25 мая 1975 г. в одном из сел Киевской области гусеничным тракто-

¹ См.: Архив народного суда Сосновского района г.Черкассы, уг. дело В I-119, 1981 г.

ром с прицепными плугами переехал через железнодорожное полотно, которое повредил, в результате чего произошло крушение поезда. Суд квалифицировал действия В. правильно, так как из материалов дела видно, что его умысел был направлен на нарушение правил, но не на последствия ¹.

К данному виду следует отнести и нарушения, связанные с неправильным провозом через переезд крупногабаритных грузов. В соответствии с действующими правилами транспортное средство с грузом не должно превышать высоты более 4,5 м. Это ограничение устанавливается с учетом высоты подвески контактных проводов. Нарушение этого требования приводит к тяжким последствиям. Так, водитель К. без соответствующего разрешения осуществил проезд через железнодорожный переезд автомашиной "Камаз", на которой перевозил крупногабаритный груз по высоте более 4,5 м и повредил контактный провод. По этой причине график движения поездов на данном участке был нарушен в течение 3,5 часов ². Водитель осужден народным судом Козятинского района Винницкой области по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

в) Отключение. Нарушения рассматриваемого вида совершаются путем разъединения источников энергоснабжения с техническими системами (контактной сетью, светосигнальным оборудованием, средствами связи и т.п.). По изученным делам такие нарушения не встретились, но в практике они возможны и если в результате таких действий наступают тяжкие последствия, то их следует квалифицировать по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

¹ См.: Архив Верховного Суда УССР, уг. дело № 05-375, 1975 г.

² См.: Архив народного суда Козятинского района Винницкой области, уг. дело № 1-18, 1979 г.

г) Воспрепятствование использованию. Суть этих нарушений заключается в том, что они создают препятствия по использованию технически исправных средств связи и информации и т.п. К ним относятся: а) загоразивание сигнальных знаков и других технических средств организации движения; б) создание помех для использования диапазонов служебной радиосвязи. Последние нарушения могут совершаться путем создания любительскими радиостанциями помех для служебной радиосвязи; либо путем правомерного использования радиотехнических устройств и аппаратов, которые в результате каких-то технических причин заведомо для участников переговоров создают помехи средствам связи, обеспечивающим безопасность полетов и плавания судов ¹. Опасность таких нарушений можно проиллюстрировать на следующем примере. При сложных метеоусловиях наземные службы, осуществляющие посадку самолета, не смогли своевременно посадить самолет, так как на рабочей волне экипажа самолета и диспетчерской службы куражился "радиолюбитель". В другом случае по вине этих же лиц на Черноморском побережье был затруднен прием указаний о маршруте следования нескольких судов ². Такие действия при наступлении тяжелых последствий должны квалифицироваться по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). На такое решение вопроса ориентирует постановление Пленума Верховного Суда СССР от 3 июля 1963 г. № 12 "О квалификации действий, связанных с использованием радиопередаточных устройств в преступных целях", в котором указывается, что квалифицировать действия виновных необходимо в зависимости от характера совершаемых нарушений ³. Здесь имеются в виду и нарушения, совершаемые из хулиганских побуждений.

¹ Такие нарушения могут создавать опасность и для функционирования других видов транспорта (железнодорожного и сплавотранспорта).

² См.: Миньковский Г.М., Холодцов Л.С. Указ.раб., с.40.

³ См.: Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-77 гг., ч.2. - М.: Известия, 1978, с.323.

тогда нарушитель сознает сам факт нарушения, но не его последствия. В противном случае речь бы шла об умышленном преступлении.

г) Нарушения, связанные с выпасом и прогоном скота.¹

К этой группе необходимо отнести: а) нарушения правил выпаса скота; б) нарушения правил перегона скота через автодорогу и прогона по ней; в) нарушения правил перегона скота через железнодорожные пути и переезды. Во всех этих случаях, поскольку они подпадают под действие ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), водителям, управляющим транспортными средствами, порядок и безопасность движения которых охраняется ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), создаются такие ситуации, при которых с их стороны порой отсутствует техническая возможность предотвратить наступление общественно опасного результата.

Примером может служить факт оставления скота погонщиками (пастухами) на дороге или в непосредственной ее близости без присмотра, в результате чего скот выходит на проезжую часть. Надо, однако, отметить, что на практике данному виду нарушений в значительной части случаев не дается должная уголовно-правовая оценка. Так, 25 сентября 1982 г. на дороге Бар-Конай-город Барского района Винницкой области - водитель П., не имея технической возможности предотвратить наезд на корову, которая оказалась на проезжей части, совершил наезд на нее, в результате чего она погибла; материальный ущерб составил 650 руб. Следовательно, однако, отказал в возбуждении уголовного дела из-за отсутствия в действиях погонщика состава преступления, считая, что он не нарушил правила дорожного движения².

¹ Строго говоря, эта категория нарушений могла быть предметом уже рассмотренной группы нарушений, но специфика уголовно-правовой и криминологической характеристики, в том числе и трудности в квалификации, побудили нас выделить их в особую группу.

² См.: Архив Барского ГОВД Винницкого УВД, отказной материал В 93, 1982 г.

Имеют место и нарушения, связанные с невыполнением порядка выпаса скота в полосе отвода железнодорожного полотна. На расстоянии около 300 м от полотна выпас разрешается только на привязи, а на расстоянии до 200 м только под постоянным надзором. Однако, хотя нарушение этих требований приводит к гибели скота и другим тяжким последствиям в следственной и судебной практике в таких случаях также пока отсутствует единство. Например, 30 августа 1980 г. гр-н М., которому было поручено пасти скот на полосе отвода, не обеспечил надзор за перемещением стада, в результате две коровы попали под локомотив и погибли. Следственные органы отказали в возбуждении уголовного дела на том основании, что в действительных вестях не установлено нарушения правил ¹.

В то же время иную позицию заняли следователь и суд по аналогичному нарушению, связанному с выпасом скота на приаэродромной территории. Народным судом Гайсинского района Винницкой области осужден по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) гр-н К. за то, что при выпасе стада коров проникло на территорию полевого аэродрома сельхоззавиання. Во время посадки самолета АН-2 одна из коров переходила взлетно-посадочную полосу, в результате этого произошло столкновение самолета с ней. Корова погибла, а самолет получил повреждения; материальный ущерб составил 1300 руб. ² Решение народного суда является правильным, так как гр-н К. своими действиями нарушил правила, обеспечивающие безопасность взлета, посадки и передвижения самолетов по аэродрому.

Значительное число нарушений, совершаемых погонщиками скота, связано с невыполнением ими правил перегона скота через автодоро-

¹ См.: Архив Жмеринского ОБДТ, отказной материал № 31, 1980 г.

² См.: Архив народного суда Гайсинского района Винницкой области, уг. дело № 1-73, 1979 г.

ги или прогона скота по проезжей части. Такие нарушения также создают аварийную обстановку, когда это происходит во время движения транспорта. Тем более, что нарушения нередко усугубляются пассивным поведением погонщиков, не принимающих мер к освобождению проезжей части от скота. Это способствует возникновению транспортных происшествий с гибелью скота. Например, гр-не П. и В. 13 августа 1980 г., не убедившись в безопасности своих действий, стали перегонять скот через автодорогу в районе села Красное Винницкого района. В результате произошел наезд грузовой автомашины на стадо и колхозу был причинен материальный ущерб в сумме 2,5 тыс.руб. П. и В. были осуждены по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) ¹.

Нарушения соответствующих правил могут совершаться и на железнодорожном транспорте. Прогон скота через железнодорожный переезд может производиться при соблюдении следующих условий:

- а) только в установленном для перегона месте;
 - б) прогон одиночных голов скота (не более двух на одного взрослого человека) должен производиться на поводу;
 - в) прогон стада должен производиться при достаточном количестве погонщиков, исключающем возможность выхода скота на путь.
- При этом перед тем как производить прогон скота стадо должно быть остановлено на расстоянии не менее чем за 200 м от железнодорожного пути и два взрослых погонщика должны лично убедиться в отсутствии приближающегося поезда на охраняемом переезде или получить разрешение на прогон скота от дежурного на охраняемом переезде. После этого начать перегон скота, став с обеих сторон переезда или перехода;

¹ См.: Архив народного суда Винницкого района Винницкой области, уг. дело № 1-59, 1980 г.

г) запрещается перегон скота не на поводу через железнодорожные переезды или переходы в темное время суток, а также при тумане, ливне и метели.

Винные лица в нарушении перечисленных правил при наличии общественно опасных последствий привлекаются к ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Так, за нарушение действующих правил на транспорте осуждены народным судом Ковельского района Волынской области С. и В. за то, что они 28 мая 1981 г. перегоняли стадо через железнодорожные пути в неустановленном месте, в результате чего тепловоз совершил наезд на стадо и травмировал 31 голову крупного рогатого скота. Колхозу причинен материальный ущерб в сумме 10 тыс.руб. ¹

§ 2. Общественно опасные последствия

Последствия в уголовно-правовом смысле - это определенные вредные изменения общественных отношений, возникающие в результате преступного посяательства. Характер этих изменений определяется содержанием общественных отношений, на которые воздействует субъект.

Вредные последствия, наступившие вследствие посяательства на общественные отношения, охраняемые ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), в диспозиции обозначены в качестве "гибели людей или иных тяжких последствий". Таким образом, законодатель использовал для определения этих последствий оценочное понятие. Его содержание раскрывается путем систематического анализа уголовно-правовых норм, практики их применения ², а также анализа ведомственных ак-

¹ См.: Архив народного суда Ковельского района Волынской области, уг.дело В I-42, 1981 г.

² См.: Питецкий В.В. Оценочные понятия в советском уголовном праве. Автореф. Дисс. ...канд.юр.наук. Свердловск, 1979, с.7.

тов. Рассмотрим конкретный характер этих последствий.

Гибель людей. При раскрытии содержания данного последствия может сложиться впечатление по буквальному смыслу множественного числа термина "гибель людей", что здесь речь идет о гибели не менее двух человек. Но такое понимание этих последствий привело бы к неправильному применению рассматриваемой уголовно-правовой нормы. Законодатель, говоря в диспозиции о "гибели людей", имеет в виду гибель хотя бы одного человека, а множественное число использовано для того, чтобы охватить весь неопределенный круг возможных случаев.

Некоторые ведомственные акты¹ к данному виду последствий относят лишь те случаи, которые наступили вследствие тяжелых повреждений в течение десяти или семи суток с момента совершения происшествия. Подобное установление "пределных сроков" наступления смерти человека от тяжелых повреждений не может быть признано правильным и в этой связи совершенно обоснованно в юридической литературе отвергается². Для констатации наличия последствий, предусмотренных ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), необходимо и достаточно установить (доказать) причинную связь между событием и результатом.

Говоря о ведомственных актах необходимо отметить, что в их содержании имеются и другие недостатки, в частности, один и тот же термин обозначает разные по характеру последствия. Например, термин "авария" на речном транспорте применяется к наиболее тяж-

¹ См.: Положение о классификации и расследовании авиационных происшествий и предпосылок к ним в гражданской авиации СССР. Утв. приказом Министра гражданской авиации от 26.07.75 г.; Правила учета дорожно-транспортных происшествий. Утв. Министром внутренних дел СССР 23.01.1970 г.

² См.: Аниязи М.К. Ответственность за преступления против жизни. - М.: Юрид. лит., 1964, с.193-195; Побегайло Э.Ф. Умышленные убийства и борьба с ними. Воронеж, 1965, с.2.

ким последствиям, включающим и гибель людей. Тогда как на железнодорожном, воздушном, морском транспортах этот термин обозначает другие последствия (различного рода разрушения, повреждения транспортных средств и перевозимого груза), которые по своему характеру не относятся к самым тяжким¹.

Таким образом, ведомственные акты, действующие на различных видах транспорта, не определяют однообразно и с достаточной четкостью различные виды тяжких последствий, а равно не характеризуют ситуации "смешанного" характера. Унификация и детализация терминологии этих актов представляется необходимой.

Особо крупный материальный ущерб. Выделение данного последствия в качестве одного из основных вариантов применительно к составу рассматриваемого преступления обусловлено тем, что возможны случаи, при которых происходит полное разрушение или повреждение транспортных средств (без гибели людей), исключающие возможность или целесообразность их восстановления. Материальный ущерб в этих случаях по своему характеру настолько тяжел, что в интересах общей превенции нуждается в выделении из "иных тяжких последствий" с тем, чтобы о них упоминалось в диспозиции нормы. Вообще не следует смешивать основные и дополнительные последствия.

¹ИССМ.: Инструкция о порядке служебного расследования крупнейших и аварий на железных дорогах от 23.08.1960 г. № 130/ЦБ/66. Введена в действие приказом МПС по согласованию с Прокуратурой СССР; Указание о порядке квалификации нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе. - В кн.: Руководящие материалы по безопасности движения на железной дороге СССР. - М.: Транспорт, 1963, с. 18-19; Положение о классификации и расследовании авиационных происшествий и предпосылок к ним в гражданской авиации СССР. Утв. Приказом Министра гражданской авиации от 26.07.1975 г.; Положение о порядке расследования аварий морских судов. Утв. Приказом Министра морского флота от 12.02.1957 г. - В кн.: Сборник руководящих документов по безопасности мореплавания. - М.: Транспорт, 1973; Инструкция о классификации и порядке расследования и учета транспортных аварийных случаев на внутренних судоходных путях СССР. Утв. Министром речного флота 09.04.1971 г.

Особенность последних состоит в том, что они по сравнению с основными, как правило, значительно менее тяжкие и являются как бы "спутниками" их с точки зрения целенаправленности уголовно-правовой нормы, в частности, ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Представляется, в частности, неточной позиция авторов Комментария УК БССР, которые к основным последствиям относят повреждение средств сигнализации, контактного провода и др. ^I

Для четкого обозначения вредных последствий, которые могут наступить в результате нарушения правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств, возможно два пути:

а) в диспозиции уголовно-правовой нормы перечислить крушение, кораблекрушение, катастрофу летательного аппарата и т.п., то есть так как это сделано законодателем в диспозиции ст.ст.77, 78 УК УССР (ст.ст.85,86 УК РСФСР). Однако представляется, что это не оптимальное решение вопроса, так как приводит к казуистичности, перегрузке норм УК техническими терминами и создает помимо этого опасность неполного перечня;

б) указать на последствия (крушения, кораблекрушения, катастрофы летательного аппарата и аварии). Через понятия более обобщенного вида, которые отражали бы суть всех названных. Это возможно, так как все указанные последствия имеют общее - происходит уничтожение или повреждение транспортных средств и перевозимого ими груза. Поэтому более приемлемым является указание в диспозиции на определенный вид материального ущерба, а именно: в особо крупных размерах (10 тыс. руб. и более). Такое решение вопроса позволит их согласовать с теми последствиями, которые указаны в ведомственных актах того или иного вида транспорта и на практике к их оценке подходить более комплексно.

^I См.: Комментарий к УК БССР, Минск, 1966, с.379.

Иные тяжкие последствия. По вопросу их определения как в юридической литературе, так и на практике существует ряд точек зрения.

В постановлении Пленума Верховного Суда СССР № 5 от 30 марта 1973 г. разъяснено, что под "иными тяжкими последствиями", предусмотренными ст.ст.214-217 УК РСФСР и соответствующими статьями УК других союзных республик, следует понимать, в частности, причинение тяжких телесных повреждений одному или нескольким лицам, менее тяжких телесных повреждений двум и более лицам, а равно причинение значительного материального ущерба государственной, общественной организации или гражданам¹. Данное постановление Пленума является определенным ориентиром при рассмотрении вопроса о последствиях, о которых идет речь в диспозиции ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), но вместе с тем характеристика последних само по себе не дает. С учетом того, что это оценочное понятие носит для УК сквозной характер, Г.Т.Ткешеладзе не без основания ставит вопрос о том, что понятие "тяжкие последствия" следовало бы определить в отдельной статье УК². При всех условиях применительно к рассматриваемому составу преступления в качестве "иных тяжких последствий" необходимо выделять:

а) Последствия в виде телесных повреждений. Они включают, исходя из терминологии закона, причинение телесных повреждений, относящихся к тяжким или менее тяжким (средней тяжести) одному или нескольким лицам. По мнению А.И.Свинкина, это понятие должно охватывать и случаи причинения легких телесных повреждений с кратковременным расстройством здоровья³. По с такой позицией од-

¹ См.: Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-73 гг. - М.: Известия, с.576.

² См.: Ткешеладзе Г.Т. Судебная практика и уголовный закон. Тбилиси, 1975, с.88.

³ См.: Свинкин А.И. Указ.раб., с.416.

да ли можно согласиться. Ведь законодатель, характеризуя данный вид телесных повреждений как "легкие", тем самым исключает возможность именовать их "тяжелыми" последствиями каких-либо преступлений (см.: ст.7^I УК УССР или ст.7^I УК РСФСР). Больше того, их причинение отнесено к малозначительным преступлениям (см.: ст.51 УК РСФСР). Распространительное толкование понятия "тяжких последствий" прямо противоречило бы позиции законодателя¹. Примеры такого толкования судами приводят к серьезным ошибкам. Гр-н В. осужден народным судом Тростянецкого района Винницкой области по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) за то, что он, находясь в состоянии опьянения, во время перехода улицы создал аварийную обстановку на проезжей части, в результате чего произошло столкновение. Водитель автомашины и пассажир получили легкие телесные повреждения с кратковременным расстройством здоровья². Между тем, несмотря на упречность действий В. тяжких последствий, предусмотренных уголовным законом, фактически не наступило.

б) Последствия в виде материального ущерба. Это понятие имеет специфику, связанную, в частности, с тем, что одна и та же величина ущерба для государственных органов народного хозяйства и граждан может иметь существенно различное значение. Вместе с тем бесспорно, что использование количественных характеристик здесь необходимо (оценка материального ущерба, исходя из стоимости уничтоженного или поврежденного имущества). "Определенное содержание правонарушения является пределом для определенного преступления.

¹ Применительно к автотранспортным преступлениям аналогичную точку зрения высказал Б.А.Куринюв. Указ.раб., с.50; Ребане И.А. Особенности уголовного кодекса Эстонской ССР. - В кн.: Особенности уголовных кодексов советских республик. М., 1963, с.535 и др.

² См.: Архив народного суда Тростянецкого района Винницкой области, уг. дело В 1-31, 1977 г.

Мера этого содержания есть, таким образом, и мера преступления. Для собственности такой мерой является ее стоимость... Понятно, это это объективное определение, данное природой самого предмета, должно служить объективным и существенным определением для наказания" ¹. Стоимость находит свое выражение в цене имущества. "Цена, взятая сама по себе, - указывал К. Маркс, - есть не что иное как денежное выражение стоимости". ²

При определении размера материального ущерба нужно исходить из всей системы цен розничную цену, так как она лежит в основе распределения материальных благ между членами общества. Поэтому в постановлении Пленума Верховного Суда УССР говорится, что "при определении стоимости уничтоженного или поврежденного имущества, судам необходимо исходить из розничной цены на него" и что лишь "при отсутствии розничных цен на имущество, уничтоженного или поврежденного по неосторожности, стоимость имущества должна устанавливаться на основании заключения экспертов" ³.

Некоторые авторы употребляют понятие "значительный" ⁴, другие - "существенный" ⁵, а третьи - "крупный" ⁶ ущерб. Такой раз-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. I, с. 124.

² Маркс К., Энгельс Ф., Соч., т. 16, с. 128.

³ См.: Радяське право, 1979, № 3, с. 86.

⁴ См.: Кичигина Е. В. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья граждан. - В кн.: Уголовное право БССР. Минск, 1978, с. 319; Лянунов П. И. Указ. раб., с. 103; Кузнецова Н. Ф. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная, ЛГУ, 1975, с. 412; Брковский Д. Ю. Уголовный Кодекс УССР. Научно-практический комментарий. Киев, 1969, с. 458; Куринов Б. А. Комментарий к УК РСФСР. - М.: Юрид. лит., 1980, с. 409; Стариков В. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1975, с. 11; Баймурзин Г. И. Комментарий к УК Казахской ССР. Алма-Ата, 1980, с. 415.

⁵ См.: Свинин А. И. Преступления против общественной безопасности. - В кн.: Уголовное право. Особенная часть. - М.: Юрид. лит., 1969, с. 416.

⁶ См.: Игнатюк А. Н. Указ. раб., с. 420; Матвиювский П. С. Уголовное законодательство Украинской ССР. - М.: Юрид. лит., 1971, с. 502.

нобой в теоретическом плане не может способствовать правильному применению рассматриваемой уголовно-правовой нормы как "одинакового масштаба" ¹. Он создает условия на практике при наличии одинаковых последствий, в одних случаях привлекать виновных к уголовной ответственности, а в других - освобождать от нее. Например, О. осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) народным судом Бориславского района Херсонской области за то, что он создал на проезжей части аварийную обстановку, в результате чего была повреждена легковая автомашина. Сумма ущерба, 250 руб., была признана следственными органами и судом существенной ². В другом случае Д. был освобожден от уголовной ответственности из-за отсутствия в его действиях состава преступления, поскольку не наступил крупный материальный ущерб, хотя сумма последнего составила 310 руб. ³

Какой же материальный ущерб имеет в виду законодатель для обоснования ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР)? Нет сомнения, что понятие "крупный материальный ущерб" здесь не может быть применено, так как по своим принятым минимальным границам (к жизни этот ущерб выражается в сумме 2500 руб. и более) ⁴ значительно превышает существенный ущерб, который установлен судебной практикой в размере 400-500 руб.

В понятие существенного ущерба основным критерием является не значимость имущества вообще, а лишь его отдельные свойства ⁵,

¹ См.: Ленин В.И. Полн.собр.соч., т.33, с.93.

² См.: Архив народного суда Бориславского района Херсонской области, уг.дело № 1-32, 1980 г.

³ См.: Архив Липовецкого ГОВД Винницкого УВД, отказной материал № 95, 1981 г.

⁴ См.: Светлов А.Я. Ответственность за должностные преступления. Киев, 1978, с.150.

⁵ См.: Философский словарь. Изд.2-е. М.: Полит.лит., 1968, с.349.

повреждение которых приводит к не возможности использования этого имущества по функциональному назначению. Этот подход нельзя использовать для обоснования ответственности по ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР), так как это чрезмерно сузило бы границы последней.

Представляется, что наиболее правильным является употребление понятия "значительный материальный ущерб". На него указывается в постановлении Пленума Верховного Суда СССР № 5 от 30 марта 1973 г. Надо иметь при этом в виду, что, как отмечалось, в результате нарушения правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств материальный ущерб причиняется не только государственному, общественному, но и личному имуществу. В связи с этим использование понятия "значительного материального ущерба" позволяет учесть такие важные обстоятельства для обоснования ответственности, как материальное положение потерпевшего, значение для него уничтоженного или поврежденного имущества (например, мотоцикла для инвалида) и стоимость этого имущества; дифференцировано подойти к определению минимальной величины материального ущерба, необходимого для решения вопроса об уголовной ответственности виновного.

Минимальным размером значительного материального ущерба, причиненного личному имуществу, можно считать в денежном выражении 200-300 руб. В основе такого вывода лежит размер среднемесячной заработной платы, составляющей в настоящее время около 200 руб.¹ Что касается ущерба, причиненного государственному и общественному имуществу, то минимальный его размер, дающий основания для решения вопроса об уголовной ответственности, должен быть больше по сравнению с ущербом для личного имущества. Сле-

¹ См.: Материалы XXVI съезда КПСС. - М.: Полит.лит., 1981, с.177.

дует согласиться с мнением тех авторов, которые определяют его в денежном выражении в сумме 400-500 руб. и более¹. Конечно, предлагаемая формализация оценки материального ущерба является относительной. Вместе с тем она необходима для установления единообразного применения оценочных понятий и для того, "чтобы по мере возможности заменить некоторые существующие в действующем уголовном законодательстве оценочные понятия более точными"².

Говоря о перспективе использования оценочных понятий, нужно с одной стороны, учитывать те положительные качества, которые придают эти понятия уголовному закону, с другой - по возможности нейтрализовать проявление их негативных свойств. Поэтому думается, где формализация оценочных понятий невозможна, нужна их конкретизация. Такая тенденция намечается в уголовном законодательстве, которая отражается в руководящих разъяснениях Пленума Верховного Суда СССР и Пленумов Верховных судов союзных республик.

Максимальные размеры характеристики значительного материального ущерба, причиненного вследствие нарушения правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств, следовало бы установить так, чтобы она охватывала все случаи, связанные с причинением ущерба, независимо от принадлежности имущества, на сумму до 10 тыс. рублей. Сюда относятся поломка транспортных средств, если они получили повреждения, устранение которых возможно простым ремонтом или заменой отдельных частей новыми.³ Вместе с тем при решении вопроса об отнесении материального ущерба к зна-

¹ См.: Копейченко А.П. Борьба с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта. Автореф. Диск. ... канд. наук. Харьков, 1967, с. 13; Куц Н.Г. Преступления против общественного порядка и общественной безопасности. Киев, 1974, с. 47; Куринов В.А. Указ. раб., с. 55; Глистин В.К. Указ. раб.: с. 80.

² Брагин Я.М. Уголовный закон и его применение. - М.: Юрид. лит., 1967, с. 65.

³ См.: Старков В.Г. Особенности квалификации преступлений на воздушном транспорте. - Сов. детина, 1973, № 10, с. 8.

читальному следует учитывать как качественные, так и количественные критерии уничтоженного или поврежденного имущества. "Размер причиненного вреда зависит от ценности или значения того предмета, на который совершено посягательство"¹. Пленум Верховного Суда СССР специально разъяснил, что "при решении вопроса о том, является ли материальный ущерб значительным или особо крупным следует учитывать не только стоимость, размер уничтоженного или поврежденного имущества в натуральном виде (вес, объем, количество предметов), но и его значение для народного хозяйства"². Определяя народнохозяйственное значение, например, погибшего крупного рогатого скота или получившего увечье в результате транспортного происшествия, следует исходить из его породы (мясная, молочная), класса (элита-рекорд, элита, первый, второй), пола, возраста и других данных, характеризующих продуктивность животного³.

в) Длительный перерыв в движении транспорта. Понятие это устанавливается ведомственными актами. Так, на железнодорожном транспорте к случаям особого учета относятся происшествия, когда по тем или иным причинам допущен полный перерыв в движении на час и более. Подобным образом решен вопрос и на других видах транспорта. В соответствии с этим в юридической литературе применительно к преступлению, предусмотренному ст.77 УК СССР (ст.85 УК РСФСР), высказано мнение, что для привлечения лица к уголовной ответственности необходимо и достаточно, чтобы по его вине произошел перерыв в движении транспорта на час и более⁴.

¹ См.: Радянське право, 1979, № 3, с.86. Надо лишь добавить: "...или для жизнедеятельности потерпевшего-гражданина".

² Лешас Н. Вина как субъективное деяние (пер. с немецкого). Под редакцией А.А.Плюштинского. - М.: Госвиздат, 1958, с.52.

³ Справочник зоотехника (Под редакцией В.М.Землянского). Киев, 1969, с.52-53.

⁴ См.: Матшевский П.С. Иные государственные преступления. - В кн.: Советское уголовное право. Особая часть. Киев, 1975, с.74.

Соглашаясь в целом с этим мнением, надо однако подчеркнуть, что необходимо учитывать еще важность перевозимого груза, значимость рейсов и т.п. Только в сочетании этих моментов можно правильно решить вопрос об ответственности лица, виновного в нарушении графика движения транспорта. М., работая в колхозе по подвозу воды тракторным бригадам, по окончании работы, нарушив действующие правила, не слала быков, на которых работала, под охрану, а пустила без привязи на пастбище. Быки ушли на полотно железной дороги, один из них попал под поезд и погиб. Перегон был закрыт для движения на 4 часа. Верховный Суд СССР признал неправильным прекращение дела в отношении М. из-за отсутствия в ее действиях состава преступления и указал, что нарушение М. действующих на транспорте правил, повлекло тяжкие последствия (из-за длительности перерыва в движении транспорта и народнохозяйственного значения перевозимого груза). Действия М. были квалифицированы по ст. 75^I УК РСФСР (ст. 213 УК РСФСР).

С целью дифференциации общественной опасности деяния путем конкретизации последствий целесообразно ч. I ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) изложить окончательно в такой редакции: "...повлекшие причинение тяжких или средней тяжести (менее тяжки) телесных повреждений одному или нескольким лицам или значительный материальный ущерб, или длительный перерыв в движении транспорта". Такие последствия как "гибель людей и особо крупный материальный ущерб" необходимо выделить в ч. II ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

^I См.: Судебная практика Верховного Суда СССР, 1951, № 2, с. 15-16.

§ 3. Причинная связь между нарушением правил охраны порядка и безопасности движения и общественно опасными последствиями

Необходимым условием ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) является установление такого элемента объективной стороны как причинной связи между нарушением соответствующих правил, обеспечивавших охрану порядка и безопасности движения транспортных средств, и последствиями, обозначенными в диспозиции указанной уголовно-правовой нормы. "Наступивший результат не может быть поставлен в вину подсудимому при отсутствии причинной связи между его действиями или бездействиями и наступившим результатом" ¹.

Несмотря на общность исходных позиций, в юридической литературе существует несколько точек зрения в понимании причинной связи ². Наибольшее распространение в теории советского уголовного права получила теория "необходимого причинения" ³. Ее сто-

¹ Бюллетень Верховного Суда СССР, 1958: № 3, с.39.

² По мнению Т.В.Черетели положительное решение вопроса о причинной связи предполагает, чтобы "действие человека было одним из необходимых условий наступившего результата". См.: Черетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. - М.: Госюриздат, 1963, с.164, 178, 237. Позиция А.Н.Трайнина заключается в том, что для признания причинной связи как элемента состава преступления необходимо установить определенную "степень причинения", созданную действиями данного лица. См.: Трайнин А.Н. Вопросы причинной связи в социалистическом уголовном праве. - Сов.государство и право, 1951, № 5, с.24-33.

³ См.: Пионтковский А.А. Проблемы причинной связи в праве. - В кн.: Ученые записки ВЮИ и ВИА. М., 1949; его же: Учение о преступлении. - М.: Госюриздат, 1961; Паргородский М.Д. Причинная связь в уголовном праве. - В кн.: Ученые труды ВЮИ, вып.10, М., 1947, его же: Вопросы Общей части уголовного права в практике судебных-прокурорских органов. - М.: Госюриздат, 1954; его же: Некоторые вопросы причинной связи в теории права. - Сов.государство и право, 1956, № 7; Дурманов Н.Д. Общие основания учения о причинной связи в уголовном праве. - В кн.: Вопросы уголовного права. - М.: Институт АН СССР, 1945; Сергеева Т.Л. Вопросы причинной связи в судебной практике по уголовным делам Верховного Суда СССР. - Сов.государство и право, 1960, № 3; Ковалев М.Я., Васильков П.Т. Причинная связь в уголовном праве. М., 1968.

ронники полагают, что действие или бездействие лица могут быть признаны причиной данного результата тогда, когда оно производит такое изменение во внешнем мире, которое порождает этот результат, когда он является необходимым последствием действия или бездействия обвиняемого ¹.

При решении вопроса о наличии причинной связи между деянием лица и наступившими последствиями, указанная теория использует диалектические категории необходимости и случайности. Ее положения ориентируют на установление такой связи между процессами и явлениями, которые являются необходимой причинной связью. Однако, чтобы необходимые последствия наступили и превратились в действительность, они должны сначала выступить в качестве реально возможных. "Относительная необходимость может быть выведена только из реальной возможности. Это значит: существует круг условий, причин, оснований и т.д., которыми опосредствуется эта необходимость. Реальная возможность является раскрытием относительной необходимости" ². Следовательно, реальная возможность является необходимым этапом в установлении закономерности последствия. В необходимом последствии проявляются закономерности развития данного явления и внутренне ему присущи. В то же время случайное последствие не вытекает закономерно из данного явления, хотя причинно и обусловлено. Наступление этого последствия происходит потому, что данная закономерность в своем развитии перешлетается с действиями посторонних для нее факторов.

¹ См.: Пионтковский А.А. Вопросы Общей части уголовного права в практике судебно-прокурорских органов. - М.: Госюриздат, 1954, с.49.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т.40, с.166.

Не вызывает сомнения, что понятие причинной связи не следует сводить лишь только к взаимодействию двух явлений (причины и следствия). Его необходимо рассматривать более широко, то есть как совокупность причин и условий. Но чтобы правильно выделить необходимые последствия, а значит и те необходимые причины, которые вызвали вредные последствия, нужно временно изолировать эту связь и проанализировать, а затем опять выложить в общую взаимосвязь события преступления. "Чтобы понять отдельные явления, мы должны вырвать их из всеобщей связи и рассмотреть их изолировано..."¹

Установление необходимой причинной связи не представляет трудностей, когда определенное нарушение на том или ином виде транспорта вызывает непосредственно вредные последствия, т.е. когда между деянием и наступившими последствиями отсутствуют факторы, осложняющие развитие причинной связи. Например, М., находясь в нетрезвом состоянии, стал переходить одну из улиц в г.Кривой Рог перед близко движущимся автомобилем. Водитель во избежание наезда на пешехода М. принял резко вырвало, но совершил наезд на другого пешехода, находящегося на тротуаре, и причинил ему тяжкие телесные повреждения².

В данной цепи событий, нарушение пешеходом М. правила перехода улицы явилось тем необходимым фактором, под влиянием которого произошло изменение направления движения автомобиля, причинившего вредные последствия. Такую причинную связь в юридической литературе называют прямой³.

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т.20, с.546-547.

² См.: Архив народного суда Дзержинского района г.Кривой Рог, уг. дело № 1-237, 1981 г.

³ См.: Кудрявцев В.Н. Указ.раб., с.212-213.

Вместе с тем возможны случаи нарушения правил об охране порядка и безопасности движения механических транспортных средств, когда происходит не прямое развитие причинной связи, а опосредованное. В этих случаях наступление общественно опасного последствия возможно лишь в сочетании с другими приводящими факторами, например, техническая неисправность транспортных средств, действия сил природы и т.п. М.А.Едимов считает в этой связи, что "если действие или бездействие, являющееся необходимым условием, само по себе не привело бы к наступлению имевших место в действительности последствий, то значит оно и не является их причиной. Причину в таких случаях надо искать в действиях третьих лиц или самого потерпевшего, поведении животных, влияния стихийных сил природы, вмешательстве механизмов и т.д." ¹ Несколько по иному этот вопрос решает М.С.Гринберг. Он считает, что такое вмешательство приводящих сил придает причинной связи случайный характер. Но поскольку следствие, наступившее в результате действия этих факторов все-таки обусловлено определенным нарушением, за которое виновное лицо привлекается к уголовной ответственности, то обоснование объективной стороны возможно и при наличии причинно-случайной связи ².

Существование рассматриваемых общественных отношений связано с охраной порядка и безопасности движения механических транспортных средств, сам характер которых представляет повышенную опасность для окружающих. Поддержание нейтрализующих эту угрозу отношений, охраняющих здесь порядок и безопасность обеспечивается

¹ Едимов М.А. Причинная связь в уголовном праве. - Советская юстиция, 1966, № 15, с.7-9.

² См.: Гринберг М.С. Объективная сторона преступления в области использования техники. - В кн.: Труды по правоведению. Новосибирск, 1968, с.94-109.

различного рода правилами, действующими на том или ином виде транспорта. Нарушение этих правил превращает опасность в объективно существующую реальность самого функционирования транспортных средств в реальную опасность наступления вредных последствий. Но создание такой возможности - это еще не общественно опасный результат. Создание ее свидетельствует, что отрицательные явления, которые присущи транспортным средствам как источнику повышенной опасности при нарушении правил об охране порядка и безопасности движения могут опасно развиваться. В одних случаях нарушение правил может само привести к вредному результату, в других - возможно лишь при вмешательстве других факторов. Так, в описываемом случае З., находясь в состоянии алкогольного опьянения, на личной моторной лодке катался по реке Днепр и сорвал кромочные буй, которые впоследствии волнами были смещены в сторону берега. В результате теплоход "Евгений Вучетич" сел на мель. По заключению технической экспертизы сорванные буй могли обеспечивать безопасность плавания, но причиной их смещения с кромки судового хода явились волны, которые были подняты сильным ветром¹.

Таким образом видно, что нарушение, совершенное З. само по себе не привело к наступлению вредных последствий, а лишь создало для них реальную возможность. Данную возможность превратили в действительность силы природы. Исходя из позиции М.А.Ефимова, привлечь к ответственности З. при таких обстоятельствах невозможно. По мнению М.С.Гринберга, такую причинную связь следует рассматривать как причинно-случайную. Такая постановка вопроса наоборот, чрезмерно расширяет сферу применения уголовного закона и может привести в ряде случаев к несобоснованному привлечению к уголовной ответственности (объективному вменению).

¹ См.: Архив народного суда Сосновского района г.Черкассы, уг. дело № I-374, 1981 г.

Для правильного понимания взаимодействия необходимости и случайности в развитии явлений и процессов необходимо исходить из известной мысли Ф.Энгельса: "то, что утверждается как необходимое, складывается из чистых случайностей, а то, что считается случайным, представляет собой форму, за которой скрывается необходимое"¹.

Отмеченное соотношение необходимого и случайного, проявление одного через другое существует и в описанном выше примере. Реальная возможность наступления общественно опасного последствия возникла уже при срыве буя, то есть возникли условия для его наступления. Однако, наступлению вредного последствия способствовали силы природы, что кажется случайным, ибо, не поднимись буря, буи не были бы смещены волнами с кромки судового хода и выполняли бы свое функциональное назначение. Но суть данной закономерности уже предусмотрена и выражена в тех правилах, которые созданы с целью предотвращения наступления вредных последствий.

При нарушении правил об охране порядка и безопасности движения, наступившие последствия нередко бывают следствием не одного, а нескольких факторов, каждый из которых сам по себе или во взаимодействии с другими способен был вызвать данные вредные последствия. Водитель К. на легковом автомобиле стал объезжать пешехода К., который на проезжей части создал аварийную обстановку, вследствие чего водитель наехал на другого пешехода, находящегося на обочине, и причинил ему телесные повреждения средней тяжести (менее тяжкие)². При выяснении обстоятельств дела была назначена автотехническая экспертиза, в выводах которой значилось, что во-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т.21, с.303.

² См.: Архив народного суда Тульчинского района Винницкой области, уг. дело № I-33, 1978 г.

дитель К. предотвратить наезд на пешехода В. путем торможения не смог бы ввиду малого расстояния между пешеходом и автомашиной, а его объезд был единственно правильным решением. Однако наезд на пешехода, находящегося на обочине, В. смог бы предотвратить, если бы была исправна тормозная система автомашины. Поэтому как водитель, так и пешеход, создавший аварийную обстановку на проезжей части должны нести ответственность за одни и те же последствия, но только их действия получают квалификацию по разным статьям УК Особой части, т.к. направлены на разные объекты уголовно-правовой охраны. Водитель должен нести ответственность по ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР), а пешеход по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Такое обоснование ответственности соответствует требованиям Верховного Суда СССР. "В тех случаях, когда преступный результат наступил вследствие действий двух лиц при таких условиях, при которых несовершенство действий хотя бы одним из этих устраняло бы последствия даже при наличии действий второго лица, ответственность несут оба лица" ¹.

Определенная специфика имеется при установлении причинной связи, когда нарушение правил об охране порядка и безопасности движения механических транспортных средств совершается в форме бездействия. Эта специфика заключается в самом характере нарушения. "Происходит не "сдерживание", - подчеркивает В.Н.Кудрявцев, - общественно полезных, а "развязывание" общественно вредных сил" ². Определенное лицо, на которое были возложены определенные обязанности своим бездействием как бы "открывает" дорогу вредному действию транспортных средств. Например, водитель гужевой повозки

¹ См.: Сборник постановлений и определений Верховного Суда СССР. М., 1948, с.75.

² Кудрявцев В.Н. Причинность в криминологии. - М.: Юрид.лит., 1968, с.92.

обязан при движении в условиях недостаточной видимости оборудовать повозку соответствующей сигнализацией. Если это не выполнено водителем и по этой причине происходит дорожно-транспортное происшествие, повлекшее вредные последствия, то здесь налицо причинная связь между бездействием и его общественно опасным результатом. Следовательно, при установлении причинной связи между бездействием и наступившими последствиями важно установить два момента: на определенном лице должна лежать правовая обязанность действовать соответствующим образом и это лицо имело возможность выполнить эту обязанность ^I.

Чтобы получить полное представление о развитии причинной связи между нарушением правил на том или ином виде транспорта и наступившими последствиями необходимо, как правило, назначать техническую экспертизу. Ибо проходящие казуальные процессы во время совершения транспортного происшествия без заключения специалистов довольно трудно объяснить, а тем более понять сам "механизм" преступления.

На практике не всегда используются возможности технических экспертиз при расследовании происшествий, связанных с нарушением правил об охране порядка и безопасности движения транспорта, что и приводит к ошибочным выводам. Например, П. был привлечен к уголовной ответственности за то, что он, перегоняя скот через дорогу, создал аварийную обстановку для двигающегося мотоциклиста Х., в результате чего произошло столкновение мотоциклиста со стадом. Он получил телесные повреждения средней тяжести (менее тяжкие), а пассажир тяжкие телесные повреждения. Дело было возвращено на дополнительное расследование для проведения автотехнической экс-

^I См.: Тер-Акопов. Указ. раб., с. 97-102.

пертизы, которой и было установлено, что причиной транспортного происшествия явились не только действия гр-на П., но и превышение мотоциклистом Х. скорости. При движении со скоростью до 70 км/час. он смог бы предотвратить наезд на стадо животных.

На основании заключения автотехнической экспертизы к уголовной ответственности был привлечен погонщик скота по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), а мотоциклист по ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР) ¹.

Из изученных уголовных дел лишь по 30% назначались экспертизы, а по отказам материалам только по 10% привлекались специалисты для консультаций относительно механизма происшествия; в остальных случаях следственные работники принимали решения самостоятельно, что нельзя признать правильным ².

Наличие причинной связи между нарушением правил об охране порядка и безопасности движения транспортных средств и наступившими вредными последствиями как бы завершает характеристику объективной стороны рассматриваемого преступления. Однако и этого еще не достаточно для решения вопросов уголовной ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Необходимо и анализ субъективной стороны данного преступления. Этому и посвящена следующая глава.

¹ См.: Архив народного суда Немировского района Винницкой области, уг. дело № I-59, 1979 г.

² Представляется, что во всех случаях, когда отказ в возбуждении дела обосновывается ссылкой на отсутствие причинной связи между действием и результатом, решение по делам данной категории принимается с выходом за пределы компетенции стадии возбуждения дела. В этих случаях дело должно быть возбуждено и версия об отсутствии связи подтверждена заключением экспертизы и другими доказательствами.

ГЛАВА III. СУБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ

§ I. Вина субъекта преступного нарушения правил, охраняющих порядок и безопасность движения транспортных средств

Правильное установление субъективной стороны дает возможность квалифицировать преступное деяние по соответствующей статье УК, проводить отграничение между сходными преступлениями и определять степень общественной опасности деяния и лица, его совершившего при назначении наказания.¹

В ряде случаев трудно решить вопрос о субъективной стороне преступления, особенно неосторожного, которое является результатом совместного действия многих факторов (социальных, человеческих и технических). "Большинство ошибок в квалификации преступлений происходит из-за неправильного понимания субъективных признаков, либо по причине неглубокого их выяснения на предварительном следствии или в суде"². В связи с этим Пленум Верховного Суда СССР в своем постановлении от 18 марта 1963 г. "О строгом соблюдении законов при рассмотрении судами уголовных дел" обратил внимание на то, что "во многих случаях недостаточно исследуется содержание и направленность умысла, цель и мотивы совершения преступления, не проводится необходимое различие между преступлениями, совершенными умышленно и по неосторожности, а иногда

¹ Подробнее об этом см.: Дагель П.С. Проблемы вины в советском уголовном праве. Владивосток, 1968; Дагель П.С., Михеев Р.И. Установление субъективной стороны преступления. Владивосток, 1972; Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. Изд-во Воронежского ун-та, 1974; Кудрявцев В.А. Научные основы квалификации преступлений. Изд-во Московского ун-та, 1974, с.124-134.

² Кудрявцев В.А. Теоретические основы квалификации преступлений. М.: Юрид.лит., 1963, с.186.

допускается несвойственное советскому праву объективное именованное" ¹.

Субъективная сторона характеризуется конкретной формой вины, мотивом и целью. При этом вина является обязательным признаком состава любого преступления, в том числе и рассматриваемого, а мотив и цель — факультативными признаками ². При отсутствии вины, в силу ст.3 УК УССР (ст.3 УК РСФСР), нет состава преступления, нет уголовной ответственности, а следовательно и наказания. В свою очередь лицо может быть признано виновным лишь в том случае, когда оно совершило общественно опасное деяние умышленно или по неосторожности. Любые объективные обстоятельства независимо от того, являются ли они признаками состава преступления или выходят за его пределы, могут оказать влияние на ответственность лишь тогда, когда виновный сознавал или мог и должен был сознавать их наличие. Поэтому Пленум Верховного Суда СССР в постановлении от 18 марта 1963 г. указал, что "вредные последствия, независимо от их тяжести, могут быть вменены лицу лишь в том случае, если оно действовало в отношении их умышленно или допустило их по неосторожности" ³.

Конкретные признаки субъективной стороны преступления в некоторых уголовно-правовых нормах названы, например, ст.ст.89,90, 94,98 УК УССР (ст.ст.98,99,103,106 УК РСФСР), в других они опре-

¹ См.: Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-73 гг. — М.: Известия, 1974, с.280.

² Термин "факультативный признак" надо понимать в том смысле, что в случаях, когда о нем не упоминает закон, он не влияет на квалификацию. Вместе с тем установление мотива и цели необходимо для дифференциации и индивидуализации ответственности. Поэтому соответствующие обстоятельства включены в предмет доказывания (см. ст.68 УК РСФСР).

³ Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-73 гг.— М.: Известия, 1974, с.284.

деляется характером посягательства. Второй вариант имеет место и применительно к рассматриваемому преступлению.

В юридической литературе не дается единого ответа на вопрос о конкретном содержании субъективной стороны рассматриваемого преступления. Ряд авторов полагает, что преступление, предусмотренное ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), может совершаться и умышленно, и неосторожно¹. Другие авторы считают, что психическое отношение лица к объективной стороне данного преступления может иметь только форму неосторожности². Действительно, умышленным (с охватом последствий) преступление может быть признано в тех случаях, когда виновный, сознательно нарушая правила об охране порядка и безопасности движения транспортных средств, желает причинения вреда либо, предвидя подобный вред, относится к нему безразлично, сознательно допуская его наступление. Очевидно, что в таком случае преступление не может быть квалифицировано по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), ответственность должна наступать по соответствующей статье УК, как за умышленное преступление. Об этом свидетельствует следующий пример. Гр-н П., находясь в состоянии опьянения, вышел на взлетно-посадочную полосу аэродрома и ногами разбил шесть фонарей светосигнального оборудования, обеспечивающего безопасность полетов, за что он был обоснованно осужден Кировским областным судом по ст.86 УК РСФСР (ст.78

¹ См.: Демидов В.А. Преступления против общественного порядка, общественной безопасности и здоровья населения. - В кн.: Советское уголовное право. - М.: Госиздат, 1962, с.446; Владимиров В.А. Преступления, нарушающие безопасность и эксплуатацию транспорта. - В кн.: Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - М.: Вн МОП СССР, 1962, с.58; Дурманов Н.Д. Преступления против народного здоровья, общественной безопасности и порядка. - В кн.: Советское уголовное право. - М.: Госиздат, 1958, с.364.

² См.: Глистин В.К. Указ.раб., с.109; Лукьянов В.В. Указ.раб., с.137.

УК УССР), так как действовал с косвенным умыслом относительно возможного вреда, то есть умышленно ¹.

Сказанное надо иметь в виду и при оценке существующей в юридической литературе "компромиссной" точки зрения о том, что вина лица в нарушении правил об охране порядка и безопасности движения транспортных средств может быть и в форме умысла, и в форме неосторожности ². Все сторонники полагают, что субъективная сторона рассматриваемого преступления представляет собой "двойную" (смешанную) форму вины. Эта точка зрения, однако, оспаривается рядом авторов, по мнению которых, такая трактовка означает разрыв единого психического процесса, соответствующего содержанию той или иной формы вины на две части ³.

Чтобы правильно решить вопрос о субъективной стороне анализируемого преступления необходимо, прежде всего, обратиться к анализу законодательства. Статьи 8 и 9 УК УССР (ст.8 и 9 УК РСФСР)

¹ См.: Архив Верховного Суда РСФСР, уг. дело № 10-1, 1974 г.

² См.: Куринов Б.А. Указ. раб., с.161; Игнатов А.Н. Указ. раб., с.421; Квашин В.Е. Ответственность за правонарушения на авто- транспорте. - М.: Юрид. лит., 1974, с.60; Ляпунов Ю.И. Указ. раб., с.105; Горбуза А.Д. Содержание понятия "смешанная форма вины". - Сборник статей адвокатов и консультантов. - М.: Высшая школа МВД СССР, 1971, вып.3, с.113-119; Кириченко В.Ф. Смешанная форма вины. - Сов. истина, 1966, № 19, с.14 и др.

³ См.: Кузнецова Н.Ф. Указ. раб., с.91; Сахаров Б.А. Ответственность за должностные злоупотребления по советскому уголовному праву. - М.: Госиздат, 1956, с.109-129; Критер Г.А. Еще раз о смешанной форме вины. - Сов. истина, 1967, № 3, с.6-7; Орлов Б.А., Сивилан А.И. Двойная форма вины. - Сов. истина, 1969, с.7, № 7; Бурчак Ф.Г. Учение о соучастии по советскому уголовному праву. Киев, 1969, с.52-53; Анашкин Г. Форма вины в автортранспортных преступлениях. - Социалистическая законность, 1971, № 12, с. 37; Ласс Н.В. Субъективная сторона преступления на автор транспорте. - Правоведение, 1972, № 3, с.109; Угренявичус М.Г. Проблемы неосторожной вины в уголовном праве. Тбилиси, 1976, с.88-92 и др.

определяет в зависимости от соотношения интеллектуального и волевого элементов преступления, совершенные с умыслом или по неосторожности. Причем установление умысла или неосторожности предполагается по отношению ко всем элементам объективной стороны соответствующего состава преступления. Но "исходя из единства субъективной и объективной сторон состава любого преступления, необходимо вопрос о содержании умысла и неосторожности при рассмотрении преступления решать в соответствии с особенностями объективной стороны данного преступления"¹. Это, в частности, значит, что в некоторых составах преступления, с целью правильного установления субъективной стороны, следует проанализировать психическое отношение лица как к своим действиям, так и к последствиям. Такой вывод не противоречит статье 8 и 9 УК УССР (ст. 8 и 9 УК РСФСР), а наоборот, предполагается. В ст. 11 УК Грузинской ССР прямо указывается на возможность совершения преступления с "двойной" формой вины. Когда по отношению к действию имеется умысел, а к последствиям — неосторожность. В УК некоторых других союзных республик предусматривается неоднородность психического отношения к деянию и его последствиям и применительно к отдельным составам. Так, в ст. 156 УК Эстонской ССР предусматривается ответственность за умышленное повреждение лесных, фруктовых, плодовых или иных насаждений в случае причинения умышленно или по неосторожности крупного материального ущерба.

Составы преступления с "двойной" формой вины известны и законодательству зарубежных социалистических стран. Так, в ст. 124

¹ Меньшичин В.Д. Общее понятие должностного преступления. — В кн.: Курс советского уголовного права. Часть Особенная, т. 2. — М.: Госиздат, 1959, с. 41—42.

УК НРБ предусматривается ответственность за причинение смерти по неосторожности, вследствие умышленного нанесения телесных повреждений¹.

Изложенное позволяет согласиться с мнением о том, что "вполне правомерно говорить об умысле и неосторожности как относительно общественно опасного действия (бездействия), так и относительно вредных последствий, потому что эти понятия отражают своеобразные формы психического отношения, а поскольку умысел и неосторожность в уголовном праве являются единственно возможными формами субъективного отношения виновного к содеянному, то именно этим термином (понятием) следует пользоваться, определяя психическое отношение лица к действию (бездействию) и результату"².

В ряде своих постановлений Пленум Верховного Суда СССР указывал на необходимость дифференцированного подхода к вынесению психического отношения к действию (бездействию) и к последствиям. В постановлении от 27 июля 1975 г. "О судебной практике по делам об умышленном убийстве" указывается, что "судам необходимо ограничивать умышленное убийство от умышленного причинения тяжкого телесного повреждения, повлекшего смерть потерпевшего, когда отношение виновного в наступлении смерти выражается в неосторожности"³.

С учетом существования "двойной" формы вины было разъяснено Пленумом Верховного Суда СССР в постановлении от 9 апреля 1965 г.,

¹ См.: Лытов К. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта в НРБ. - В кн.: Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта. - М.: МГУ, 1982, с.31.

² Куринов Б.А. Указ.раб., с.118.

³ Выпестень Верховного Суда СССР, 1975, № 4, с.8.

что "в автодорожных преступлениях отношение виновного к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств выражается как в форме умысла, так и в форме неосторожности, а к наступившим последствиям — только в форме неосторожности" ¹.

Аргументируя свою позицию о несуществовании двойной формы вины, М.Г.Угрезелидзе отмечал, что изложенное положение было изменено Пленумом Верховного Суда СССР в постановлении № II от 6 октября 1970 г. "О судебной практике по делам об автодорожных преступлениях", в котором указывается, что преступления, предусмотренные ст.ст.211, 211², 213, 252 УК РСФСР и соответствующими статьями других союзных республик, могут совершаться только по неосторожности ². Представляется, однако, что дело не в отказе Пленума от ранее занимаемой позиции по поводу двойной формы вины, а в том, что "на практике допускались случаи признания уменьшенной автодорожных преступлений, когда водители допускали уменьшенные нарушения правил безопасности (например, употребляли спиртные напитки и т.п.)" ³.

Своеобразную позицию по поводу концепции двойной (смешанной) формы вины применительно к транспортным преступлениям занимает Ю.И.Лагунов. Он различает вину, являющуюся субъективной стороной административного проступка — нарушения правил — (которая чаще всего бывает уменьшенной) и вину, являющуюся субъективной стороной

¹ Бюллетень Верховного Суда СССР, 1965, № 3, с.10.

² См.: Угрезелидзе М.Г. Указ.раб., с.87.

³ Далець П.С., Котов Д.П. Указ.раб., с.167; см. также: Тарадухин С.А. Установление мотива и квалификация преступления. — Киев: Наша школа, 1977, с.38-39.

преступления — нарушения, повлеченного предусмотренные законом тяжкие последствия — (которая всегда бывает неосторожной). Таким образом, двойная форма вины в ее уголовно-правовом значении отрицается ввиду качественной неоднородности по своему социально-политическому содержанию вины в "простом" нарушении правил как таковом и в нарушении правил в единстве с тяжкими последствиями¹.

Действительно, в целом рассматриваемое преступление является неосторожным. Вместе с тем, необходимо учитывать, что при его совершении ряд административных деликтов перерастает в преступление в зависимости от последствий и при этом характер психического отношения к нарушению не меняется. В данном случае уголовно-релевантными являются именно последствия², к которым необходимо установить психическое отношение субъекта, не ограничиваясь установленным его отношением к самому нарушению правил. В неосторожных преступлениях отношение к последствиям по своему характеру не совпадает с психическим отношением лица к своему деянию.

Таким образом проблема неоднородности психического отношения виновного лица к деянию и его последствиям не может быть снята. Игнорирование психического отношения к нарушению правил может привести к привлечению к ответственности лица, невиновного по отношению к этим правилам, то есть к объективному именованию. Кроме того, такое игнорирование не позволит разграничить случаи умышленного и неосторожного нарушения правил, хотя такое разграничение необходимо

¹ См.: Ляпунов В.И. Указ.раб., с.71.

² Такое мнение высказал И.Г.Малацкий применительно к ст.211 УК РСФСР (ст.215 УК УССР). Он отмечал, что критерием разграничения преступных нарушений от административных является преступный результат. См.: Малацкий И.Г. Происшествия и правонарушения на автотранспорте и городском электротранспорте в СССР. Саратовский ун-т, 1968, с.101.

для индивидуализации ответственности виновного" ¹.

Противоречивость в суждениях о двойной (смешанной, сложной) форме вины, по всей видимости, связано и с тем, что в характеристике такой вины разными авторами отсутствует единая терминологическая основа. Когда речь идет о двойной форме вины, то здесь имеется в виду вина по отношению к действию и вина по отношению к последствию, то есть происходит соединение двух форм вины в одном составе, что вызывает возражения ². По буквальному смыслу закона определяющей, в рассматриваемом случае, является неосторожная вина относительно последствий (именно они превращают административный деликт в преступление). Поэтому констатация неоднородности психического отношения как к действию, так и к последствию не в коем случае не приводит к "равноправию" различных форм вины по отношению к элементам объективной стороны.

Только с учетом этих оговорок можно сделать вывод, что смешанная форма вины является реальным явлением, реализующим фактические ситуации рассматриваемого преступления ³. Эта конструкция будет использована для более подробного раскрытия субъективной стороны его состава.

Особо необходимо остановиться на субъективной стороне нарушения, совершаемых пешеходами, так как по данному вопросу в юридической литературе не существует единого мнения. В.В.Луцкий исходит из такого элемента объективной стороны как аварийная обста-

¹ Дегель П.С., Котов Д.П. Указ.раб., с.71.

² См.: Кузнецова Н.Ф. Указ.раб., с.138-139.

³ О возможности совершения преступления, предусмотренного ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР), в форме смешанной вины высказал мнение А.Г.Корчагин. Особенности субъективной стороны неосторожных преступлений, связанных с использованием техники. - В сб.: Актуальные проблемы борьбы с преступностью. - Владивосток: ДГУ, 1983, с.58-62.

полюка и полагает, что в создании ее пешеход не может действовать умышленно ввиду того, что не может себя сознательно подвергать опасности¹. Чтобы разобраться в данном вопросе прежде всего следует выяснить, что автор понимает под аварийной обстановкой. Она предполагает, что транспортное средство становится для водителя неуправляемым по причине "формального" нарушения правил тем или иным лицом. Аварийная обстановка является одним из первоочередных материальных элементов объективной стороны².

Если рассматривать развитие событий в механизме транспортного происшествия, то оно действительно таково (нарушение правил - аварийная обстановка - последствия). Но аварийная обстановка в этой цепи развития причинной связи не является тем последствием, с которым законодатель связывал уголовную ответственность. Если же так, то вину пешехода следует искать в психическом отношении не к этому элементу объективной стороны, а используя понятие "смешанной" формы вины, которая предполагает психическое отношение субъекта как к нарушению соответствующих правил предосторожности, так и наступившим последствиям.

Некоторые авторы, не отрицая умышленного характера нарушения правил пешеходами, однако связывают их со злым поведением³. По всей видимости, на формулирование такой позиции повлияло постановление Пленума Верховного Суда СССР от 19 марта 1965 г. по делу В., где указано: "по делу не установлено, что В. умышленно и тем более злобно создавал опасную обстановку на проезжей

¹ См.: Лукьянов В.В. Указ. раб., с.137-139.

² Там же, с.84.

³ См.: Куринов В.А. Указ. раб., с.164; Беляев Н.А. Указ. раб., с.76-77.

части, предвидя и желая наступления тяжелых последствий" ¹. Подобный подход к определению вины в нарушении правил пешеходом представляется не совсем точным. Пленум рассмотрел действия В. в плане умысленной вины по отношению и к нарушению, и к последствиям. В действительности же при оценке действий В. следовало бы исходить из неоднородности психического отношения к указанным элементам объективной стороны. Далее для усиления содержания самого понятия "злостного характера поведения пешехода", необходимо обратиться к этимологическому пониманию слова "злостность". Оно означает "предумышленно намеренный" ², то есть такое поведение, которое связано с обдуманными намерениями, а это соответствует заранее обдуманному умыслу. Нет сомнения, что такая трактовка границ ответственности пешеходов не может отвечать ни типичной мотивации совершаемых ими нарушений с тяжелыми последствиями, ни современным требованиям укрепления безопасности движения. Ее не разделяет в последние годы и судебная практика. Вот лишь некоторые примеры из многих имеющихся. Центральным районным народным судом г. Красноярска гр-н К. осужден по ст. 213 УК РСФСР (ст. 217 УК УССР) за то, что он, переходя проспект Мира в неустановленном месте, создал своими действиями на проезжей части аварийную обстановку, в результате чего произошло транспортное происшествие, повлекшее тяжелые последствия. Президиум Красноярского краевого суда указал, что осуждение гр-на К. является обоснованным, квалификация его действий правильна ³.

¹ Вылетень Верховного Суда СССР, 1966, № 1, с. 19.

² См.: Ушаков Д.И. Толковый словарь русского языка. М., 1935, т. 2, с. 1104.

³ См.: Вылетень Верховного Суда РСФСР, 1976, № 6, с. 13-14.

Гр-н Ш. осужден по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) Радвинским народным судом г. Львова за то, что он с целью сесть в подвозивший автобус, стал перебежать Воздухофлотский проспект и своими действиями на проезжей части создал аварийную обстановку, вследствие которой произошло транспортное происшествие, повлекшее общественно опасные последствия ¹.

Почти из дословного совпадения выводов суда в приведенных примерах видно, что переход улицы пешеходами в неустановленном месте связан, по мнению суда, с определенной ситуацией, сформировавшейся внезапно возникший умысел на совершение нарушения правил. Иными словами, привлечение пешехода к уголовной ответственности возможно за нарушения отнять не только носящие злоумышленный (предумышленный) характер. Наоборот, для нарушений со стороны пешеходов типичен умысел ².

Прямой умысел характеризуется тем, что лицо сознает общественно опасный характер своего деяния и желает нарушить соответствующие правила предосторожности. Это сознание предполагает:

а) сознание виновного характера совершаемых им действий: он сознательно совершает такие действия (бездействия), которые приводят к нарушению правил, обеспечивающих порядок и безопасность движения транспортных средств. Например, водитель транспортного средства сознает, что при закрытом выгребном движении через железнодорожный переезд запрещено и несмотря на это, продолжает движение. В этом случае не обязательно для водителя знать какой конкретно пункт правил им нарушен. Здесь важно, чтобы он сознавал факт нарушения в общем виде.

¹ См.: Архив народного суда Радвинского района г. Львова, уг. дело № 1-113, 1980 г.

² Рассматривается пока нарушение, а не его последствия.

При анализе умышленных действий, связанных с повреждением автомобильной дороги, светофоров, знаков и т.п. виновное лицо должно сознавать, что они используются для обеспечения безопасности движения автомо- и иного механического транспорта и что на момент повреждения они пригодны для их использования по функциональному назначению. Лицо должно сознавать и характер своих действий, то есть то, что в результате его действий приводится в непригодное состояние светофор, знак и т.п., в связи с чем они не могут быть использованы по своему назначению. Приведение их в такое состояние предвидится виновным как неизбежный результат;

б) сознание виновным общественной опасности через оценку им фактических признаков деяния. Не сознавая фактическую сторону своего деяния, лицо не может сознавать и его общественно опасный характер"¹. Общественная опасность не находится вне объективных признаков преступления, а наоборот, ими определяется, поэтому осознание ее идет через осознание социальных свойств фактических признаков деяния.

При умысле, кроме сознания факта нарушения соответствующих правил, нужно установить и волевой признак. Волевой момент нарушения правил проявляется в желании их нарушить, достигнуть желаемого результата. Для этого лицо в соответствии с поставленной перед собой целью избирает определенный способ и средства. "Человек не только изменяет форму того, что дано природой, - писал К.Маркс, - он осуществляет вместе с тем и свою сознательную цель, которая как закон определяет способ и характер его действия и ко-

¹ Давель П.С. Проблемы вины в советском уголовном праве. - Ученые записки Дальневосточного ун-та, вып.21, ч.1, 1968, с.78.

торой он должен подчинить свою волю¹. Сущность волевого процесса заключается в том, что лицо активно стремится добиться поставленной цели. Она может быть как конечной (водитель грузового поезда переезжает проезжую часть лишь для того, чтобы продолжить движение по другой стороне дороги), так и промежуточной (переход пешеходом улицы в неустановленном месте с целью своевременно попасть в магазин и т.п.). В последнем случае нарушение выступает в качестве средства для достижения конечных целей. Следует отметить, что преобладающее число нарушений правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств виновными лицами совершается с промежуточной целью. По изученным делам такие нарушения составляют 60%.

Нарушения соответствующих правил возможны и с косвенным умыслом. Речь идет о случаях, которые характеризуются тем, что для виновного нарушение не является целью и его действия направлены на другую цель (часто общественно полезную). Например, водитель Г., доставляя женщину в больницу, подъехал к железнодорожному переезду, который был закрыт автоматическим шлагбаумом в связи с проведением маневровых работ на станции. Стремясь быстрее доставить больную, он объехал шлагбаум и продолжил движение автомашиной, что привело к столкновению маневрового тепловоза с автомашиной. При этом имели место тяжкие последствия. Водитель был осужден по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР)².

При косвенном умысле лицо к факту нарушения правил относится безразлично или даже отрицательно, но, вместе с тем, соверша-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 23, с. 189.

² См.: Архив народного суда Дерзавинского района Хмельницкой области, уг. дело В 1-54, 1979 г.

ет нарушение, преследуя определенную цель (не исключая, разумеется, наступление тяжелых последствий). Так, водитель грузовой повозки при переезде дороги сел Вербовая Балка-Светлое Старобешевского района Донецкой области рассчитывал быстро ее пересечь, так как торопился к посадке, но не успел пересечь проезжую часть и создал аварийную обстановку. Произошло транспортное происшествие, за что он был осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) ¹.

В данном примере, как и в ранее приведенном, характерно то, что водитель при нарушении правил не рассчитывал на какие-либо конкретные обстоятельства, которые исключили бы тяжелые последствия. Нарушение совершалось буквально на "авось". В этих случаях нарушение совершается умышленно (косвенный умысел).

Нарушение правил об охране порядка и безопасности движения транспортных средств может совершаться и по неосторожности. Рассматривая этот вопрос, следует остановиться на возможности привлечения к уголовной ответственности пешеходов и пассажиров, при наличии в их действиях неосторожной формы вины. Б.А.Куринов отрицает такую возможность и свою позицию обосновывает тем, что прежде всего необходимо создать общественное мнение ². Такая постановка вопроса не может быть признана правильной, так как она может способствовать объективному именованию.

Действительно, транспортные происшествия по вине пешеходов и пассажиров из года в год растут ³. Поэтому в настоящее время

¹ См.: Архив народного суда Старобешевского района Донецкой области, уг. дело Б 1-132, 1974 г.

² См.: Куринов Б.А. Указ.раб., с.164.

³ См.: стр.4 настоящей диссертации.

вести речь о декриминализации совершаемых или нарушений по неосторожности еще рано ¹ и привлечение виновных в нарушениях с тяжкими последствиями к уголовной ответственности за неосторожность "пока еще составляет социальную необходимость" ². Но, вместе с тем, реализация этого требования предполагает необходимость, не ограничиваясь общей декларацией об обеспечении общепреventивного воздействия закона и практики его применения, проанализировать конкретные основания и пределы ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) в случаях неосторожной вины в нарушении.

При преступной самонадеянности виновное лицо сознает фактическую сторону нарушения правы предосторожности на транспорте, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение. Таким образом, здесь характерны два момента: сознание фактических обстоятельств, совершаемого деяния и необоснованное предположение, что "все обойдется", тяжелых последствий не наступит.

Сознание фактических обстоятельств совершаемого действия (бездействия) предполагает, что субъекту не мешает какому-то обстоятельству к их осознанию. Если по какому-то причинам (личные свойства) лицо лишается возможности осознать данные обстоятельства, то самонадеянность исключается.

Легкомысленный расчет лица на определенные обстоятельства имеет виду прежде всего наличие таких из обстоятельств, которые связаны с личностью виновного (умение управлять транспортным средством, умение ориентироваться в пространстве, хорошая физическая

¹ См.: Миньковский Г.М., Холодеев Л.С. Проступок и преступление. - М.: Юрид.лит., 1972, с.39.

² Угрюмовидзе М.Г. О сфере уголовно-наказуемой неосторожности. - В кн.: Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. Владивосток, 1981, с.14.

подготовка и т.п.). Расчет может строиться и на обстоятельствах, относящихся к обстановке. Например, водитель гужевой повозки, следуя в поле для заготовки кормов, рассчитывает возвратиться в село до наступления темноты, в связи с чем не берет с собой соответствующего сигнального оборудования.

Свои надежды лицо может строить и на действиях других лиц. Например, погонщики скота Б. и Г. в августе 1982 г. в одном из сел Криворогского района Днепропетровской области производили перегон скота через железнодорожный переезд. Во время перегона они не обеспечили его безопасность и часть стада вышла на железнодорожные пути, попала под грузовой поезд, в результате чего погибло 14 коров. Погонщики были осуждены по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). В своих показаниях погонщики сообщали, что они неоднократно ранее осуществляли перегон скота через железнодорожный переезд и в этом всегда им оказывал помощь дежурный по переезду, но в этот день он не оказал помощи и скот вышел на железнодорожные пути ^I.

Нарушение правым с расчетом на других лиц возможно и со стороны должностных лиц дорожно-эксплуатационных, коммунальных, строительных и других организаций. Например, дорожный мастер свой расчет может строить на том, что рабочие по собственной инициативе произведут ограждение опасного участка дороги.

Преступная небрежность возможна при нарушении правым в тех случаях, когда лицо, совершая нарушение не сознает, что им совершается запрещенное деяние, хотя по обстоятельствам дела должно и можно это осознавать. Несмотря на то, что о преступной небрежности речь идет лишь тогда, когда отсутствует "осознание" самого

^I См.: Актив народного суда г.Кривой Рог Днепропетровской области, уг. дело В 1-336, 1982 г.

факта нарушения правил, однако и в этом случае психическая деятельность характеризуется понижением фактических обстоятельств и характера действия (бездействия) способного руководить или. Иными словами, лицо совершает поступок волевого характера¹. Субъект в таких случаях привлекается к уголовной ответственности за то, что он не прилагает усилий, чтобы правильно оценить обстановку, в которой он оказался, не проявляет "особой осторожности, сознательно допускает переключение своего внимания на какие-либо иные объекты, не мобилизует свою волю на недопущение такого "переключения", таинство реальную угрозу нарушения норм предосторожности"².

Для установления преступной небрежности в нарушении правил на определенном виде транспорта, нужно использовать два критерия - объективный и субъективный.

Объективный критерий помогает выяснить должно ли лицо в данной ситуации сознавать фактическую сторону совершаемого им действия (бездействия), обязано ли оно соблюдать осторожность и вести себя так, чтобы избежать нарушения правил. Отмеченная обязанность формулируется в соответствующих правилах, действующих на том или ином виде транспорта.

Но для решения вопроса о противоправном поведении лица одного обращения к правилам недостаточно. Необходимо исследовать и

¹ См.: Утевинский Б.С. Вина в советском уголовном праве. - М.: Госиздат, 1950, с.278-281; Никифоров Б.С. Основные вопросы уголовной ответственности за преступления, совершаемые по неосторожности. - Ученые записки ВИН, вып.1, М., 1955, с.150; Перетели Т.В. Указ. работа, с.10-19; 26; Волков Б.С. Проблемы воли в уголовной ответственности. Изд-во Воронежского ун-та, 1965, с.40, 91, 135; Тарадушки С.А. Преступное поведение (Социальные и психологические черты). М., 1974, с.68-74; Квашин В.Е., Мазулов Ш.Д. Ответственность за неосторожность. Душанбе, 1975, с.39.

² Ключков В.В. Преступления, совершаемые по неосторожности, их предупреждение и обращение с правонарушителями. - В кн.: Современные проблемы уголовного права. М., 1981, с.64.

субъективный критерий, который позволяет установить реальную возможность субъекта выполнить объективную обязанность. Наличие такой возможности предполагает, что:

- а) обстановка, в которой находится лицо несет информацию о необходимости соблюдения правил предосторожности;
- б) восприятие этой информации не препятствуют другие обстоятельства (внимательство сил природы, противоправные действия других лиц и т.п.);
- в) лицо по своим качествам — интеллектуальным (подготовка, жизненный опыт и т.п.) и физиологическим (нормальный слух, зрение и др.) — в состоянии осознавать факт нарушения правил.

Обстоятельства, созданные самим виновным, которые лишили бы возможности или затруднили осознать нарушения правил (например, состояние алкогольного или наркотического опьянения), не устраняют ответственность. Гр-н Д. пас скот недалеко от полосы отвода железнодорожного пути. Во время обеда он употребил спиртные напитки, а затем по этой причине уснул. Оставленные без присмотра коровы, вышедшие на железнодорожное полотно и пять из них попали под грузовой поезд. Д. был осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Рассмотрев возможные варианты психического отношения к нарушению правил предосторожности в смысле ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), перейдем к рассмотрению отношения виновного к вредным последствиям, которые наступили в результате нарушения действующих на транспорте правил. Здесь возможен только один вариант, влекущий ответственность — вина в форме неосторожности (преступной самонадеянности или преступной небрежности).

¹ См.: Актив народного суда Пенитовского района Хмельницкой области, уг. дело В 1-83, 1961 г.

При преступной самонадеянности в отношении последствий субъект преуменьшает общественно опасные последствия в самых общих чертах. Он понимает как должна развиваться причинная связь, приводящая к вредным последствиям на том или ином виде транспорта. Вместе с тем лицо рассчитывает на такие обстоятельства (действия других лиц, сил природы и т.п.), которые предотвратят наступление общественно опасных последствий. Однако надежда субъекта на эти обстоятельства оказывается необоснованной, легкомысленной, он переоценивает значение тех обстоятельств, на которые возлагает надежды. Поэтому этот расчет является ошибочным (недостаточно обоснованным) и не оправдывается.

Водитель мопеда З., будучи в нетрезвом состоянии, на одной из улиц г. Хмельницка, осуществляя поворот направо, не пропустил встречный транспорт и продолжил движение в расчете, что успеет проехать, не создав помех для транспортного потока. Но таким маневром он создал на проезжей части аварийную обстановку, в результате чего произошло транспортное происшествие, повлекшее тяжкие последствия¹. Судя по его показаниям, З. понимал, что такие действия могут привести к транспортному происшествию, но свой расчет строил на возможности предотвращения его со стороны водителя автомашины. Этот расчет оказался легкомысленным, а поэтому и вредные последствия были оценены как наступившие по его вине.

Предвидение вредных последствий обливает преступную самонадеянность с косвенным умыслом. Вместе с тем, между ними существует различия. "Субъект при преступной самонадеянности преуменьшает и осознает две противоположные возможности: возможность причинения вреда и возможность его предотвращения. Обе эти возможности реальны и определены. Лишь то, действующее с косвенным умыслом,

¹ См.: Архив народного суда г. Хмельницка, ут. дело Б I-129, 1981 г.

предвидит реальную возможность причинения вреда и не предвидит реальную возможность его предотвращения" ¹.

Конечно, разграничение косвенного умысла и самонадеянности в отношении последствий на практике представляет определенные трудности и требует анализа всей совокупности обстоятельств происшествия. Попытка обосновать вывод лишь на некоторых из этих обстоятельств, игнорируя другие, приводит к ошибкам в квалификации. Например, гр-н Б. осужден Донецким областным судом по ст. 78 УК УССР (ст. 86 УК РСФСР) за то, что он, следуя на тракторе С-80 в поселок Авдеевку, с целью сокращения пути переехал через железнодорожные пути, но повредив их. На обратном пути он решил переехать через пути в том же месте. Чтобы не зацепить лопатой отвала за рельсы, он переезжал плотно задним ходом. Поскольку в месте переезда находилась посадочная площадка, расположенная на 13 см выше железнодорожных путей, при въезде на нее было создано усилие, вызвавшее сдвиг рельсо-шпальной решетки относительно своей оси, что стало причиной крушения товарного поезда ².

Переезжая железнодорожные пути гр-н Б. сознавал нарушение правил проезда и понимал, что такие действия могут вызвать повреждение рельсов. Вместе с тем он был уверен, что такие последствия не наступят. Его расчет основывался на том, что во время обратного проезда движение трактора производилось задним ходом и лопата была поднята на такую высоту, чтобы она не могла зацепить рельсы. Кроме того, виновный исходил из того, что он в этом же месте переехал через пути и не повредил их. Эти обстоятельства

¹ Гринберг М.С. Понятие преступной самонадеянности. - Правоведение, 1962, № 2, с.103.

² См.: Архив Донецкого областного суда, уг.дело № 3-22, 1962 г.

усиливали его уверенность, что в результате его действий повреждения не наступит. Однако Б. не учел того обстоятельства, что при въезде на посадочную площадку с другой стороны насши тлельный трактор создаст усилие, которое вызовет сдвиг рельсо-шпальной решетки и повредит железнодорожные пути.

Таким образом, гр-н Б. не учел всех обстоятельств, которые должны были, по его мнению, предотвратить повреждения железнодорожного пути и его расчет на эти обстоятельства оказался легкомысленным. Это позволяет сделать вывод, что виновный повредил железнодорожный путь по преступной самонадеянности, а следовательно его действия необходимо было квалифицировать не по ст.78 УК УССР (ст.86 УК РСФСР), а по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Вина лица в отношении последствий данного преступления может выразиться и в преступной небрежности. На передний план при ее констатации выступает субъективный критерий, позволяющий, с учетом личных качеств лица, установить возможность предвидеть ему вредные последствия, которые могут наступить в результате его действий, хотя бы оно не знало детально существующих правил, действующих на транспорте. Например, гр-н В., осуществлял движение на велосипеде по ул.Петрова в г.Хмельницке, не держался за руль, с целью показать проколом свое умение ездить на велосипеде. Однако во время такого движения он передним колесом велосипеда наехал на камень, находившийся на проезжей части, и упал на полосу встречного движения. Водитель встречного автомобиля при попытке его объехать, сбил пешехода и причинил ему тяжкие телесные повреждения I. Как видно из материалов дела, В. не предвидел и не задумывался над последствиями, могущими наступить в результате его действий, однако, как велосипедист он располагал достаточны-

I См.: Архив народного суда г.Хмельницка, уг.дело № I-156,1979 г.

ми знаниями и опытом, чтобы предвидеть возможность наступления таких последствий. Поэтому он обоснованно осужден за нарушение действующих на транспорте правил.

Наличие преступной небрежности не может быть опровергнуто ссылкой на такое субъективное качество как низкий образовательный уровень, так как характер правил предосторожности на транспорте таков, что их можно четко и прочно усвоить, исходя из профессионального и жизненного опыта. Гр-н П. осужден Дунаевским народным судом Хмельницкой области за то, что он, управляя гужевой повозкой в темное время суток на трассе Новая-Ушица-Каменец-Подольский, не оборудовал повозку сигнальными огнями. По этой причине произошел наезд легкового автомобиля на повозку, водитель автомашины и пассажир получили телесные повреждения средней тяжести (менее тяжкие) I.

Очевидно, что в данном случае П. не предвидел возможности транспортного происшествия и не знал, что своими действиями нарушает какое-либо конкретное правило дорожного движения. Однако он должен был и мог, несмотря на то, что он имел начальное образование, предвидеть, что движение в темное время суток по оживленной трассе без сигнальных огней опасно. Для этого было достаточно жизненного опыта и того, что, следуя по трассе, он мог вочую наблюдать постоянное встречное и попутное движение по ней.

Устанавливая преступную небрежность при повреждении средств информации на путях сообщения и самого пути, необходимо учитывать их роль в обеспечении движения, а также и субъективные качества лица, позволяющие ему предвидеть наступление вредных последствий.

I См.: Архив народного суда Дунаевского района Хмельницкой области, уг. дело № I-59, 1981 г.

Анализ судебной практики показывает, что при рассмотрении дел данной категории в большинстве приговоров не указывается, какие объективные признаки обвиняемый признавал или не признавал, имел ли возможность и должен ли был предвидеть общественно опасные последствия, какова степень вины субъекта. Иными словами, не раскрывается содержание вины, не указывается ее форма, характер умысла или неосторожности, не обосновывается фактическими обстоятельствами дела вывод о субъективной стороне содеянного. По изученным автором делам только 30% приговоров содержит характеристику тех или иных признаков субъективной стороны.

Отсутствие надлежащего анализа вины в приговорах, как правило, отрицательно сказывается на решении вопроса об отграничении рассматриваемого преступления от сходных посягательств, о квалификации; мешает реализации предупредительно-воспитательных задач процесса. Поэтому было бы желательным указание со стороны высших судебных инстанций на то, что при установлении субъективной стороны преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), необходимо мотивировать в приговоре выводы о форме вины как по отношению к нарушению правил, обеспечивающих охрану порядка и безопасности движения транспортных средств на том или ином виде транспорта, так и по отношению к наступившим последствиям.

Все изложенное позволяет заключить, что преступление, предусмотренное ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), может совершаться:

1) в рамках смешанной формы вины, когда лицо сознает: а) по схеме прямой умысел-неосторожность, что его действие (бездействие) нарушает правила охраны порядка и безопасности движения транспортных средств на соответствующем виде транспорта и желает

этого, но вместе с тем логически рассчитывает на предотвращение вредных последствий или не предвидит их, хотя должно было и можно их предвидеть; б) по схеме косвенный умысел-неосторожность, что его действие (бездействие) могут привести к нарушению правил, действующих на транспорте, но не зная этого, вместе с тем сознательно допускает такую возможность, либо предвидит возможные вредные последствия, но логически рассчитывает на их предотвращение, либо не предвидит, хотя должно и можно их предвидеть;

2) в рамках одной формы вины, когда лицо: а) по схеме преступная самонадеянность-преступная самонадеянность сознает, что его деяние нарушает правил, но логически рассчитывает, что этого не произойдет (предвидит, что могут наступить вредные последствия, но свой расчет строит на том, что такое нарушение не произойдет, а следовательно не наступят общественно опасные последствия); б) по схеме преступная небрежность-преступная небрежность не сознает, что, совершая действие (бездействие), нарушает правил, хотя должно было и могло это сознавать; не предвидит, что его действие (бездействие) может привести к наступлению вредных последствий, но должно было и могло это предвидеть.

Как показывает практика, преступление, предусмотренное ст. 217 УК СССР (ст. 213 УК РСФСР), совершается по различным мотивам, преследуются виновными и различные цели. Их характеристика и дается во втором параграфе данной главы.

§ 2. Мотив и цель нарушения правил, действующих на транспорте

Характеризуя субъективную сторону анализируемого преступления, недостаточно ограничиться лишь рассмотрением вины лица к содеянному. Для более полного выяснения психического отношения к

содержанию (в обоих элементах: деяние — следствие) в интересах обеспечения дифференциации и индивидуализации вины и ответственности¹ следует обратиться к таким элементам субъективной стороны как мотив и цель. Эти компоненты субъективной стороны должны быть учтены в полной мере и в аспекте обеспечения воспитательно-предупредительного воздействия производства по делу и судебного приговора.

Рассмотрим общую позицию советской правовой науки относительно характера мотива и цели, а затем перейдем к специфике этих понятий применительно проблематике конкретного вида нестороннего проступления.

Чтобы раскрыть суть мотивации человеческого поведения необходимо обратиться к такому понятию как потребность. Именно она имеет первостепенное значение в детерминации большинства актов поведения. "Люди привыкли объяснять свои действия из своего мышления, вместо того, чтобы свои действия объяснять из своих потребностей (которые при этом конечно отражаются в голове, осознаются)..."². Потребности, с учетом других личностных факторов, формируют у лица определенное отношение к общественным интересам, и в конечном итоге, влияют на его поведение. "От потребности зависит насколько личность соотносит свою деятельность с интересами общества, как принимает она правовые предписания, насколько соответствует требованиям законности планируемые личностью на будущее ее отношения с окружающими людьми и обществом"³. В процессе фор-

¹ См.: Кривош Г.Л. Дифференциация оснований и пределов уголовной ответственности. — В кн.: Совершенствование мер по борьбе с преступностью в условиях НТР. — М.: Наука, 1980, с.22.

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т.20, с.493.

³ Игошев К.Е. Типология личности преступника и мотивация преступного поведения. Горький, 1974, с.80.

мирования и реализации потребностей, при определенных условиях на передний план может выступать та, которая имеет для субъекта сиюминутную, более высокую значимость, хотя она может и не гармонизировать с общей социальной позицией личности по отношению к общественным интересам. "Если бы эти объекты представляли для лица высокую значимость и если бы меры предосторожности лицо оценивало надлежащим образом, то в момент совершения деяния, создающего опасность для определенных объектов, представление об опасности обязательно бы всплыло на поверхность сознания и предотвратило наступление вреда" ¹.

Потребность сама по себе это еще не мотив поведения. Она выступает как мотив лишь тогда, когда она осознана и связана с конкретным поведением. Она позволяет понять, почему лицо совершает тот или иной поступок, тогда как мотив дает ответ ради чего оно это делает. Таким образом, именно мотив выступает как направляющая и контролирующая сила этого поведения. Он задает и регулирует направление его развития в конкретной ситуации подобно тому, как руль управляет движением автомобиля. Потребность в этом примере можно сравнить с энергией, приводящей автомобиль в движение ². Сказанное распространяется и на механизм преднамеренного нарушения правил, подвергавшего виновного и других лиц опасности.

Под мотивом в советском уголовном праве понимается сознательное побуждение, которым руководствовалось лицо, совершая преступление ³. Цель - это внутренний идеальный образ желаемого бу-

¹ Кудрявцев В.Н. Проблемы причинности в криминологии. - Вопросы философии. 1971, № 10, с.19.

² См.: Обуховский К. Психология влечений человека. Пер. с польского. - М.: Прогресс, 1972, с.60.

³ Подробнее о значении мотива и цели см.: Дачев П.С. Криминологическое значение субъективной стороны преступления. - Сов. государство и право, 1966, № 11; Петелин Б.Я. Методы установления мотива и цели преступления, как обстоятельства, подлежащего доказыванию. - Сов. юстиция, 1971, № 6; Литвинов В.И. Корыстный мотив, цель, корыстная мотивация и их уголовно-правовое значение. - М.: Академия МВД СССР, 1983, с.4-11 и др.

лучшего результата, к которому стремится субъект, совершая общественно опасное деяние¹.

Традиционно мотивы и цели характеризуются наукой уголовного права, главным образом, на материале умышленных преступлений. Но мотив и цель присущи и неосторожным преступлениям, хотя имеют свои особенности. Нельзя согласиться с тем, что в этих преступлениях они отсутствуют вообще как это считают некоторые авторы². Ведь действия, которые уголовным законом оцениваются как неосторожное преступление, являются разновидностью осмысленного поведения; иначе отсутствовали бы субъективные основания ответственности за это поведение. У них есть мотив и цель. То обстоятельство, что сами по себе не мотив и цель (причем далеко не всегда) не являются непосредственно криминогенными, а становятся таковыми только в результате "искривления" во взаимодействии с внешними условиями, отнюдь не является основанием вообще отрицать наличие мотива и цели. Так, при совершении преступления, предусмотренного ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР), виновное лицо может ставить перед собой цели, например: не нарушить распорядок дня, своевременно выполнить производственное задание, сократить время ожидания пассажирского транспорта, приобрести в магазине дефицитные товары и др. Но эти цели реализуются через поведение лица, нарушающее правила, действующие на том или ином виде транспорта. Возможны и случаи, когда противоправное поведение в сфере обеспе-

¹ См.: Дагель П.С. Уголовно-правовое значение мотива и цели преступления. - Социалистическая законность, 1969, № 5, с.41; Дагель П.С., Котов Д.П. Указ.раб., с.184.

² См.: Плотковский А.А. Указ.раб., с.120, 143; Брагини Я.М. Указ.раб., с.233; Рашиковская Ш.С. Субъективная сторона преступления. - М.: ВУЗМ, 1961, с.24-25.

чения безопасности движения становится самоцелью (демонстрация своей "смелости"). Другое дело, что мотивация в случаях преступных нарушений правил безопасности движения транспорта обычно "свернута": нет детального анализа ситуации и ее возможного развития, лицо руководствуется либо сиюминутным, актуализированным побуждением ("успеть"), либо выработавшимся стереотипом поведения, пренебрегающим определенными правилами безопасности. Но сами мотив и цель присутствуют.

Особенность мотивации нарушения правил связана и с самим наличием у них двух элементов: нарушения и его последствий. Причем для нарушения имеются конкретные цель и мотив, что по насчете 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, которую лицо как бы исключает из предмета осмысления.

В постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 30 июня 1969 г. "О судебном приговоре" специально указывается на обязательность выяснения мотива и цели совершенного преступления^I, причем это указание не ограничивается кругом об умыленных преступлениях. Такое указание вызвано еще и тем, что выявление истинных мотива и цели поведения лица, способствует определению формы вины и отграничению неосторожных преступлений от умыленных. Как известно, последствия умыленного и неосторожного преступления могут совпадать. Различаются они отношением лица к наступившим последствиям и здесь существенную роль играют мотив и цель действия, приведшего к этим последствиям, указывающие на характер пре-

^I См.: Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-1977 гг. - М.: Известия, 1978, с.306-307.

ступления (умышленное или неосторожное). Поэтому невыяснение мотива и цели затрудняет правильную квалификацию по соответствующей статье УК. Например, гр-н В. транспортировал автомашиной зерноуборочный комбайн на ремонт в районное отделение "Сельхозтехника" г.Коростень Литовской области. Выполняя это задание, он при подъезде к неохраняемому железнодорожному переезду не вошел в кривую поворота и задел комбайном электроопору, которая упала и перекрыла железнодорожный путь. По этой причине движение было дезорганизовано на этом участке на 4 часа. Он был осужден по ст.78 УК УССР (ст.86 УК РСФСР)¹. Впоследствии по кассационной жалобе защитника квалификация действий В. была изменена со ст.78 УК УССР (ст.86 УК РСФСР) на ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). В определении суда было указано, что суд при вынесении приговора не учел ряд обстоятельств, касающихся субъективной стороны совершенного преступления, в частности, не были выяснены мотив и цель преступления, в связи с этим судом допущена ошибка в установлении формы вины в действиях В.

Указанный пример подтверждает вывод о том, что установление мотива и цели является прямой необходимостью для органов дознания, следствия и суда по каждому делу, независимо от формы вины. Данное требование закреплено в п.2 ст.68 УПК РСФСР. Неисследованность мотива и цели на этих стадиях процесса рассматривается как существенная неполнота дела Э(ст.334 УПК РСФСР)².

Изучение судебной практики позволило выделить три основных группы мотивов, характерных для преступного нарушения правил ок-

¹ См.: Архив Литовского областного суда, уг. дело № 2, 1970 г.

² См.: Комментарий к уголовно-процессуальному кодексу РСФСР. - М.: Брид.лит., 1977, с.61.

раны порядка и безопасности движения транспортных средств. В основу положена классификация мотивов, предложенная П.С.Доголем¹.

а) Мотивы, которые, будучи изолированы от совершенного преступления, оценивались бы с нравственно-правовых позиций положительно. По этим мотивам в изученных случаях совершено 47% преступлений. К ним можно отнести мотивы производственного характера (виновные опаздывали на работу, стремились быстрее выполнить производственное задание и др.), желание предотвратить возможные тяжкие последствия (доставка больного в больницу и др.). Например, гр-н К., доставляя гужевой повозкой больного в больницу, решил сократить дорогу. По этой причине он стал перерезать железнодорожные пути в неустановленном месте. Во время проезда гужевая повозка застряла между рельсами и из-за этого лошади попали под грузовой поезд и погибли. К. был осужден по ст.217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР)². В связи с этим необходимо отметить, что в некоторых случаях - и это нельзя исключать - лицо может нарушить соответствующие правила безопасности в состоянии крайней необходимости. Например, пешеход нарушает правила перехода улицы и спасает ребенка от наезда, но сам создает аварийную ситуацию на проезжей части, повлекшую общественно опасные последствия. При наличии такой ситуации в поведении лица следственные и судебные органы должны соответствующим образом ее оценивать и решать вопрос по существу. В других случаях, речь должна идти об искажении нравственных социальных ценностей. Нарушение правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств по лично значимым мотивам

¹ См.: Доголе П.С. Несторонность: Уголовно-правовые и криминологические проблемы. - М.: Юрид.лит., 1977, с.61.

² См.: Архив народного суда Волочанского района Тернопольской области, уг. дело № 1-77, 1978 г.

говорит о том, что лицо пренебрегает существующими правилами безопасности. В его иерархии социальных ценностей лично значимые интересы ставятся выше общественных.

б) Нейтральные мотивы. Эти мотивы не относятся к реализации целей производственной или общественной значимости, но сами по себе не порицаются социалистической моралью и правом. По этим мотивам в изученных случаях совершено 35% преступлений. К этой группе относятся мотивы личного характера (виновные торопились в магазин, спаздывали на автобус и др.). Гр-н Т. в г.Киеве торопился в продовольственный магазин и в связи с этим стал перебегать улицу в неустановленном месте, чем создал на проезжей части аварийную обстановку, повлекшую транспортное происшествие с тяжкими последствиями. За это он осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) ¹.

в) Отрицательные (нравственно порицаемые) мотивы. По этим мотивам в изученных случаях совершено 18% преступлений. Это - мотивы корысти, хулиганские, лихачество и т.п. Например, гр-не К. и З. на одной из улиц Киева из дорожных светофоров изъели стекла, в результате чего привели их в непригодное состояние. Из-за этого произошло транспортное происшествие, повлекшее тяжкие последствия. Их действия народным судом были квалифицированы по ст.206 УК УССР (ст.206 УК РСФСР) ². В связи с этим от защитника осужденных поступила кассационная жалоба в вышестоящий суд на неправильность квалификации их действий по причине, что судом не установлены мотив и цель совершенного преступления К. и З. Далее в кассационной жалобе указывалось, что побуждением к совершению

¹ См.: Архив народного суда Печерского района г.Киева, уг. дело I-117, 1981 г.

² См.: Архив народного суда Шевченского района г.Киева, уг. дело № I-130, 1980 г.

преступления К. и З. явилось их стремление в домашних условиях создать прелесть. Это подтвердилось и другими обстоятельствами дела. Киевский областной суд обоснованно изменил квалификацию действий К. и З. со ст.206 УК УССР (ст.206 УК РСФСР) на ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Совершение преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) по хулиганским мотивам возможно, но в этом случае хулиганские побуждения не следует отождествлять с самим составом хулиганства, который описан в ст.206 УК УССР (ст.206 УК РСФСР). Хулиганство, как состав преступления со всеми присущими ему признаками, заключается в действиях, грубо нарушающих общественный порядок и выражающих явное неуважение к обществу. Но если хулиганский мотив, как побудительная причина поведения имеет место и при совершении действий, уголовно-правовой запрет которых предусмотрен специальной нормой, ответственность должна наступать по ней. В основе хулиганского мотива лежит стремление лица проявить неуважение к существующему порядку, выразить показное пренебрежение к обществу¹. Способом этого выражения могут быть избраны и действия, посягающие на порядок и безопасность движения. Гр-н Т., будучи в состоянии опьянения, находился на одной из автобусных остановок на трассе Винница-Могилев-Подольский и из хулиганских побуждений сложил на проезжей части камни. "Налюбовавшись" трудностями водителей, Т. ушел домой, полагая, что до наступления темноты кто-то из проезжающих водителей, которые вынуждены замедлять движение и объезжать преграду, их с проезжей части уберет. Но этого не произошло и в ночное время водитель легкового автомобиля из-за недостаточной видимости наехал на них

¹ См.: Станис В.В., Базанов М.И. Изучение и применение нового уголовного законодательства. Харьков, 1967, с.27; Дашини П.И. Ответственность за хулиганство по советскому уголовному праву. Изд-во Харьковского ун-та, 1971, с.89.

и опрокинулся. В результате этого водитель получил тяжкие телесные повреждения. Вполне обоснованно гр-н Т. был осужден по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) ¹. Здесь не может быть совокупности преступлений с хулиганством ввиду неоднородности этих преступлений. В таких случаях речь идет о хулиганском мотиве только в отношении факта нарушения правил. С другой стороны, характеристика вины в нарушении (о чем шла речь выше) как могущей выражаться в прямом или косвенном умысле относительно него (но не последствий) позволяет говорить о хулиганском мотиве.

Мотивы характеризуют личность, ее ценностные ориентации. Но порой лица совершают нарушения правил, действующих на транспорте, как свидетельствует практика, под влиянием внешних обстоятельств. Это значит, что при попадании определенной категории лиц в соответствующую конкретную ситуацию у них формируется ситуационный мотив ², толкающий их на нарушение правил. Он возникает и исчезает вместе с возникновением и исчезновением критической ситуации, в которой оказывается лицо случайно. Конечно было бы неправильным считать, что особенности личности в этих случаях не играют вообще роли (они проявляются, в частности, в наличии или отсутствии борьбы данного ситуационного мотива с другими). Но тем не менее, решающим в поведении лица является конкретная ситуация. Такой мотив присущ по изученным делам около 23% всех преступлений.

Появление ситуационного мотива совершения анализируемого преступления можно проиллюстрировать на следующем примере. Гр-на Х., переходя улицу Пушкинскую в г. Харькове, на одном из оживленных перекрестков создала аварийную обстановку, в процессе которой

¹ См.: Архив народного суда Могилев-Подольского района Винницкой области, уг. дело № 1-99, 1978 г.

² См.: Волков Б.С. Указ. раб., с. 39.

произошло транспортное происшествие, повлекшее тяжкие последствия, за что была осуждена по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) ¹.

При выяснении обстоятельств происшествия гр-ка Х. объяснила, что она стала переходить улицу в неустановленном месте увидев, что в этом месте улицы переходили и другие пешеходы и именно это ее побудило нарушить правила. Очевидно, что поведение Х. не столько свидетельствует об ее "испорченной натуре", сколько зависело от поведения в данной ситуации других лиц ². В этой связи трудно согласиться с теми авторами, которые отрицают роль конкретной ситуации, а равно и ситуационного мотива в совершении неосторожных преступлений ³. Из того бесспорного факта, что он не появляется "на пустом месте", что лицо избирает его осознанно, будучи в той или иной степени подготовлено к этому выбору, не следует, что ситуационный мотив не значим для преступного поведения.

В заключение следует отметить, что между мотивом и целью существует тесная взаимосвязь. Она проявляется в том, что мотив всегда опредмечивается в цели, то есть через цель мотив реализуется во вне. Он наталкивает субъекта на совершение конкретных действий или бездействий. Лицо, определяя цель своих действий, определяет пути и средства достижения цели. Применительно к преступлению, предусмотренному ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), речь

¹ См.: Архив народного суда Дзержинского района г.Харькова, уг. дело № 1-109, 1979 г.

² Аналогичного мнения о роли ситуационного фактора в совершении неосторожных преступлений придерживается ряд авторов. См.: Помонов В.А. Проблемы свободы воли в уголовном праве. Автореф. дисс. ...канд. вр. наук., Свердловск, 1974, с.19; Кудрявцев В.Н. Правовое поведение: норма и патология. - М.: Наука, 1982, с.181.

³ См.: Волженкин Б.В. Непосредственная причина преступления. - Вопросы научения преступности и борьбы с ней (Сборник материалов III Всесоюзного семинара по проблемам криминологии). М., 1975, с.162.

идет о непосредственных действиях пешеходов, пассажиров и других участников движения. Вместе с тем каждой цели, а через нее и мотиву соответствует свой способ поведения^I, что имеет существенное значение для раскрытия содержания вины. Способ связан с формой вины в нарушении правил. Так, если пешеход, несмотря на имеющееся ограждение проезжей части, перепрыгивает через него и переходит улицу в неустановленном месте, чем создает аварийную обстановку, такой способ нарушения правил свидетельствует об умышленной вине в отношении нарушения. Наоборот, переход пешеходом улицы в неустановленном месте при отсутствии запрещающих знаков, если он допускает просчет в выборе безопасного расстояния между ним и автомашиной и тем самым создает аварийную обстановку - свидетельствует о неосторожном нарушении правил перехода.

^I Под способом понимается образ действия, который проявляется в выполнении (или невыполнении при бездействии) субъектом в определенной последовательности движений, приемов. См.: Кудрявцев В.Н. Указ. раб., с. 71.

ГЛАВА IV. СУБЪЕКТ ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ,
ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ

Одним из условий правильного применения ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) является точное установление круга лиц, которые могут быть субъектом рассматриваемого состава преступления. Оно связано с выяснением целого ряда вопросов, касающихся как уголовно-правовых, так и криминологических признаков. Оба аспекта имеют важное теоретическое и практическое значение, поэтому с учетом их попытаемся исследовать субъекта.

В советском уголовном праве субъектом преступления признается физическое лицо, виновное в совершении деяния, предусмотренного уголовным законом, и подлежащее за него уголовной ответственности¹. Кроме этого лицо должно еще обладать такими признаками как вменяемость и достижение определенного возраста². Эти признаки установлены в законе и обязательны для любого состава преступления, в том числе и для состава преступления, описанного в ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Как показало изучение уголовных дел о нарушении действующих на транспорте правил, вопрос о вменяемости субъекта в них не возникал и в связи с этим по уголовным делам не назначались судебно-психиатрические экспертизы.

Нельзя однако, игнорировать "смешанный" вопрос об уголовно-

¹ Более подробно см.: Орлов В.С. Субъект преступления. - М.: Юрид. лит., 1958; Владимирова В.А., Левинский П.А. Субъект преступления по советскому уголовному праву. - М.: Юрид. лит., 1964; Лазарев А.М. Субъект преступления. - М.: ВЮЗИ, 1961.

² См.: Трахтеров В.С. Вменяемость по советскому уголовному праву. Харьков, 1966.

правовом значении объективных факторов, которые отрицательно влияют на психологическое состояние человека и способствуют в определенных условиях совершению нарушений соответствующих правил, действующих на транспорте. Так, существенно различается быстрота реакции на внезапные для лица изменения обстановки; не исключено и влияние на восприятие тех или иных правил сниженного интеллекта в рамках изменчивости; эмоциональных состояний; усталости и т.п. По заключению специалистов института физики земли АН СССР в определенные периоды складывается неблагоприятная гео-геомагнитная ситуация, отрицательно влияющая на психологическое состояние человека¹, а следовательно и на его поведение, причем люди существенно различаются по степени чувствительности к этим влияниям. В связи с этим представляется, что при установлении в процессе следствия действия на поведение виновного лица таких факторов, необходимо проводить соответствующие психологические, медицинские или комплексные экспертизы для выявления данных, индивидуализирующих степень ответственности.

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. Оно распространяется и на лиц, незаконно использующих транспортные средства (без права на управление) или совершивших их угон. Исключением является водители соответствующих видов транспорта, которые согласно действующим правилам в таком качестве могут выступать только с 16-летнего возраста.

¹ См.: Приказ Министра путей сообщения Украинской ССР В 844 от 29 июля 1983 г.

В постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. "О судебной практике по делам об автотранспортных 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, 211¹, 211², 212¹, 85, 252 УК РСФСР и соответствующих УК других союзных республик, если нарушение или действующий на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения повлекло указанные в законе последствия" ¹. Сформулированное 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). Это - должностные лица транспорта и контролирующего органов, лица, управляющие транспортными средствами, пешеходы и другие лица, участвующие в дорожном движении или осуществляющие (контролирующие) работы в его зоне. Рассмотрим каждую категорию лиц конкретно.

а) Должностные лица. К ним относятся лица, которые осуществляют ведомственное регулирование 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 относятся к должностным лицам ². Поэтому названные лица, допустившие в результате халатного исполнения обязанностей при регулировании движения, транспортное происшествие с тяжкими

¹ См.: Вестник Верховного Суда СССР, 1970, № 6, с.19.

² См.: Вестник Верховного Суда РСФСР, 1966, № 9, с.9; Архив Черновицкого областного суда за 1976 г.; архив народного суда Жовтневского района г.Киева, уг. дело № 1-212.

последствиями, должны нести ответственность по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), так как данная уголовно-правовая норма предусматривает специальный вид ответственности указанных лиц, вытекающий из нарушения правил дорожного движения¹. По этим основаниям невозможно согласиться с Е.В.Кичигиной, которая относит лиц, контролирующую соблюдение правил безопасности движения (работники ГАИ) к субъектам преступления, предусмотренного не ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), а ст.211 УК РСФСР (ст.215 УК УССР). Ссылка этого автора на постановление Пленума Верховного Суда РСФСР от 30 марта 1963 г. "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта"², представляется неточной. Ведь в п.7 "в" постановления Пленума указано, что субъектом ст.211 УК РСФСР и соответствующих статей УК других союзных республик могут быть работники ГАИ, исполнявшие служебные обязанности и нарушившие правила движения или управления средствами автотранспорта³. Случай нарушения правил регулирования движением очевидно подпадает под действие ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

К рассматриваемой категории субъектов преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), относятся руководители дорожных, коммунальных и строительных организаций, которые при выполнении работ в полосе транспортных путей не выполняют требования о своевременном ограждении и устранении, создаваемых

¹ Субъектом ст.213 УК РСФСР (ст.217 УК УССР) признают данную категорию лиц и другие авторы, например, см.: Свинкин А.И. Преступления против общественной безопасности. - В кн.: Уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1969, с.416; Гуляганин П.Ф. Преступления против общественной безопасности. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1965, с.413; Бримов М.А. Указ.раб., с.85.

² См.: Кичигина Е.В. Указ.раб., с.69.

³ См.: Баллетень Верховного Суда РСФСР, 1963, № 5, с.4.

в ходе работ препятствий на проезжей части; лица, которые нарушают правила по установлению маркировочных знаков на высотных зданиях на приаэродромных территориях и в пределах воздушных трасс; лица, нарушающие правила по сплыву леса; другие лица, которые должностными действиями или бездействием причиняют вред общественным отношениям, охраняемым ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

б) Работники транспорта. В юридической литературе не существует единого мнения, кто из данной категории лиц может выступать в качестве субъекта рассматриваемого преступления. Некоторые авторы, определяя субъект преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), указывают только на общее понятие "работник транспорта", при этом по-разному его интерпретируя. Например, утверждая, что работник транспорта может быть субъектом рассматриваемого преступления и в случае, если не находится при исполнении служебных обязанностей¹.

Более конкретно решает рассматриваемый вопрос А.Н.Игнатов, который, конкретизируя понятие "работника транспорта", указывает на определенную категорию лиц, в частности, на проводников вагонов и матросов². Однако и такая позиция не совсем точно отражает специфику субъекта состава преступления, описанного в ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). В решении этой проблемы необходимо

¹ См.: Грабовская Н.П., Алексеев Н.С. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1962, с.393; Научно-практический комментарий УК РСФСР. - М.: Юрид.лит., 1964, с.363.

² См.: Игнатов А.Н. Указ.раб., с.420.

исходить из трудовой функции лица, то есть, входит ли в его непосредственную служебную деятельность обеспечение движения транспорта. В выяснении вопроса о круге этих лиц оказывают существенную помощь ведомственные нормативные акты. Например, в п.18 "Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР" среди лиц, непосредственно связанных с движением транспорта, называются проводники вагонов. Поэтому они не могут быть субъектами преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), в случае совершения ими общественно опасного деяния при исполнении служебных обязанностей. Аналогичное положение и с лицами, являющимися на судне матросами. Например, теплоход Камчатского морского пароходства находился на стоянке в порту Усть-Камчатск, где производили грузовые операции. На судне работал экипаж. Моторист Б. заступил на вахту в нетрезвом состоянии и спустя некоторое время он оставил работающий вспомогательный котел и ушел спать к себе в каюту. Из котла была упущена вода, котел раскалился и вышел из строя. Ущерб составил 4122 руб. Судебная коллегия Камчатского областного суда обоснованно квалифицировала действия Б. по ч.1 ст.85 УК РСФСР (ст.77 УК УССР) ^I.

Подводя итог сказанному, можно сделать вывод, что субъектом преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), могут быть работники железнодорожного, водного, воздушного транспорта только в том случае, если их работа: а) непосредственно не связана с обеспечением движения поездов, морских и речных судов, самолетов и иных летательных аппаратов или с их ремонтом, а также ремонтом путей сообщения, средств связи и

^I См.: Архив Камчатского областного суда за 1975 г.

сигнализации (например, кассиры, контролеры, носильщики, кладовщики, техработники и другие лица); б) если действия работников транспорта, непосредственно связанные с обеспечением движения поездов, морского, воздушного транспорта, создали аварийную обстановку для автомо- и иного механического транспорта (например, дежурный по железнодорожному переезду не обеспечил безопасность переезда через него транспорта, в результате автомобиль столкнулся с проходящим поездом и водитель получил телесные повреждения).

в) Лица, управляющие механическими транспортными средствами.

К рассматриваемой группе лиц относятся: лица, управляющие автомо- и иным механическим транспортом; лица, управляющие личными маломерными судами; лица, управляющие личными летательными аппаратами; лица, которые незаконно управляют указанными транспортными средствами и другие.

Теперь рассмотрим некоторые категории лиц, которые вызывают затруднение на практике при установлении субъекта данного состава преступления. Так, владельцы маломерных судов могут быть субъектами преступления, предусмотренного ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), когда они своими действиями посягают на охраняемые общественные отношения данной уголовно-правовой нормой "извне", в других случаях, в частности, при нарушении правил безопасности или эксплуатации плавания и наступлении тяжелых последствий, — такие действия квалифицируются по соответствующим статьям, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья личности^I. Необоснованно народный суд Индустри-

^I Аналогичного мнения придерживается Б.А.Куринов. Указ.раб., с.154.

ального района г.Днепропетровска осудил гр-на Б. по ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР). Он, осуществляя управление моторной лодкой ДЯ-0186, принадлежащей колхозу "Червоний рибак", следовал по реке Днепр в сторону г.Запорожье. В пути следования Б. не обеспечил безопасность движения моторной лодки, допустил нарушение § 25, п.1 и 7 "Общих правил плавания по внутренним судоходным путям СССР", в результате чего произошло столкновение с другой моторной лодкой. Находящийся в ней пассажир был смертельно травмирован. Действия Б. надлежало квалифицировать по ст.77 УК СССР (ст.85 УК РСФСР) ¹. На подобное решение вопроса ориентирует постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 января 1950г. "О квалификации нарушений трудовой дисциплины работниками транспорта, не состоявшими на службе в органах Министерства морского и речного флота" с внесенными изменениями и дополнениями постановлением Пленума Верховного Суда СССР от 14 декабря 1961 г. ²

Следует уточнить те моменты, когда водители мопедов являются субъектами рассматриваемого состава преступления, ввиду того, что в практике нередко допускаются ошибки в квалификации их действий. Например, гр-н А., управляя мопедом "Верковина-спорт", на проезжей части создал аварийную обстановку, в результате чего водитель грузовой автомашины сбил двух пешеходов. Одному пешеходу были причинены тяжкие телесные повреждения, а другому - средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения. А. осужден по ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР) ³. Однако, такая квалификация

¹ См.: Архив народного суда Индустриального района г.Днепропетровска, уг. дело № 1-355, 1976 г.

² См.: Бюллетень Верховного Суда СССР, 1962, № 1, с.12.

³ См.: Архив народного суда Шевченского района Черкасской области, уг. дело № 1-73, 1975 г.

ция действий А. является неправильной. Согласно руководства по эксплуатации мопедов данного типа, они по технической характеристике относятся к мотоциклам ¹, а поэтому нарушения их водителями правил безопасности движения, повлекшие тяжкие последствия, должны квалифицироваться по ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР).

г) Лица, управляющие немеханическими видами транспорта. Сюда относятся: водители велосипедов ², гужевых повозок; лица, пользующиеся водными велосипедами и лодками, а также и другие лица.

Определенные трудности в практике возникают при квалификации действий водителей гужевых повозок. Гр-н П. осужден по ст. 217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) народным судом Золотоношского района Черкасской области. Он, осуществляя движение гужевой повозкой в состоянии опьянения, совершил наезд на пешехода, которому причинил средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения ³. Такая квалификация действий П. является ошибочной, потому что он не нарушил правил, обеспечивающих порядок и безопасность движения транспортных средств. В подобных случаях действия водителей гужевых повозок (как и велосипедистов) должны получать уголовно-правовую оценку, связанную с преступлениями против личности.

д) Пешеходы, пассажиры, погонщики и пастухи скота, рабочие коммунальных, дорожных, строительных организаций и другие лица.

Под пешеходом понимается любое лицо, находящееся вне транс-

¹ См.: Руководство по эксплуатации мопеда "Верховина-спорт", Львов, 1981, с.3.

² К велосипеду относятся мопеды с рабочим объемом двигателя менее 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью менее 40 км/час. См.: Кравченко П.И., Цезевич Д.Д. Указ.раб., с.6.

³ См.: Архив народного суда Золотоношского района Черкасской области, уг. дело № 1-58, 1971 г.

порта на дороге, и не выполняющее на ней работу. Пешеходами считаются и лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипеды, везущие санки, тележки или детскую коляску.

В содержании понятия "пешеход" имеется два важных момента: во-первых, пешеходом является лицо, которое находится вне транспортного средства, а поэтому все лица, находящиеся в транспортном средстве, независимо от того, какое это транспортное средство (механическое, повозка и т.п.) и находится ли оно в движении или нет, не могут быть пешеходами; во-вторых, пешеходом является лицо, которое на дороге не выполняет какой-либо работы. В этой связи не относятся к пешеходам рабочие, занятые ремонтом или уборкой проезжей части, наносящие разметку, устанавливающие дорожные знаки и т.п. Изложенное имеет существенное значение для правильной квалификации содеянного. Это уже отмечалось в § I главы II диссертации.

Пассажиры — это лица, находящиеся в транспортном средстве, независимо от вида транспорта ^I. По ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) квалифицируются лишь такие действия этих лиц, которые непосредственно причиняют ущерб отношениям, охраняющим порядок и безопасность движения транспортных средств. Совершенно обоснованно был осужден гр-н З. народным судом Свердловского района г. Харькова по ст. 105 УК УССР (ст. 114 УК РСФСР) за то, что он 12 декабря 1980 г., следуя в вагоне метро на каток, и имея коньки в незащемленном виде, на одной из остановок при резком тормо-

^I Шахрименьян И.К., Хоклов Д.Г. Воздействие районных (городских) госавтоинспекций на обучение и воспитание участников дорожного движения. — М.: Академия МВД СССР, 1978, с.7.

жени электропоезда по техническим причинам коньком причинил другому пассажиру тяжкие телесные повреждения ¹.

Вместе с тем трудно согласиться с авторами, которые признают субъектом состава преступления, предусмотренного ст.213 УК РСФСР (ст.217 УК УССР), лиц, нарушивших правила передвижения в салоне самолета во время взлета или посадки. ²

Некоторые авторы считают, что субъектом ст.213 УК РСФСР (ст.217 УК УССР) являются пассажиры, нарушившие правила противопожарной безопасности в поезде, на судне или в самолете ³. Однако и такое мнение вызывает возражение. Оно обосновывается истинной установкой уголовной ответственности за нарушения, связанные с движением транспорта. В постановлении ЦК и СНК "О мерах по усилению борьбы с транспортными преступлениями" от 13 марта 1929 г. были определены виды нарушений на железнодорожном транспорте, а именно:

- нарушения порядка и безопасности движения;
- нарушения противопожарных правил и другие ⁴.

Перечисленные нарушения были отражены в диспозиции ст.75¹ УК РСФСР - редакции 1926 г.

Таким образом уголовная ответственность была установлена наряду с посягательством на порядок и безопасность движения и за

¹ См.: Архив народного суда Свердловского района г.Харькова, уг. дело № I-298, 1980 г.

² См.: Уголовный кодекс РСФСР. Научный комментарий, т.2, Свердловск, 1962, с.417; Владимов М.А. Указ.раб., с.85.

³ См.: Куринов Б.А. Указ.раб., с.156; Провский Д.Ю. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья. - В кн.: Уголовный кодекс УССР. Научно-практический комментарий. Киев, 1969, с.458.

⁴ См.: Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР 1917-1952 гг. - М.: Госприздат, 1958, с.243.

преступные нарушения противопожарных правил. Позже за такие нарушения была установлена ответственность на воздушном транспорте¹. Статья 75⁴ УК РСФСР в редакции 1926 г. В этой связи вполне правомерно в то время было ставить вопрос об ответственности пассажиров, нарушивших противопожарные правила, при наличии тяжелых последствий.

После принятия Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик в декабре 1958 г. в кодексах РСФСР, УССР и некоторых других союзных республиках уголовно-правовые нормы, предусматривающие ответственность за нарушение действующих на транспорте правил, были сформулированы таким образом, что под их охрану взяты лишь общественные отношения, обеспечивающие охрану порядка и безопасность движения транспортных средств. В этой связи действия, посягающие на общественные отношения, существующие для предотвращения пожаров, являющиеся причиной наступления тяжелых последствий на транспорте, должны получать иную уголовно-правовую оценку².

Социально-демографическая характеристика лиц, совершивших преступное нарушение правил, действующих на транспорте, имеет определенные особенности, которые связаны прежде всего с тем, что они сопрягаются со сферой движения транспортных средств, а это в свою очередь находит соответствующее отражение в таких социально-демографических показателях, как пол, возраст, образование и т.п.

¹ См.: Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР 1917-1952 гг. - М.: Госиздат, 1958, с.387.

² В настоящее время они должны квалифицироваться по ст.220¹ УК УССР, предусматривающей ответственность за нарушения правил пожарной безопасности.

Как показало изучение судебной практики, из числа лиц, привлеченных к уголовной ответственности за нарушение действующих на транспорте правил, преобладают лица мужского пола. Или совершенно 95% всех преступлений. По категориям лиц они распределялись следующим образом: пешеходы - 21,4%; пассажиры - 8,2%; погонщики (пастухи) скота - 11,0%; водители велосипедов - 10,0%; водители мопедов - 7,0%; водители грузовых повозок - 10,2%; водители автотранспорта - 17,2%; водители иных транспортных средств - 5%; водители моторных лодок - 6,6%; другие лица - 3,4%.

Приведенные данные свидетельствуют, что в основном преступления совершены водителями автотранспорта, велосипедов, грузовых повозок и пешеходами.

О возрасте каждой категории лиц свидетельствуют следующие данные:

| | | | |
|-------------------------------|-----------------|-------------------|------------------|
| пешеходы | до 20 лет-7,2%; | от 20 до 30 -61%; | 30 и более-11,8% |
| пассажиры | " | -60%; | " -40% |
| погонщики (пастухи) скота | " | " | " -100% |
| водители грузовых повозок | " | " | " -100% |
| водители велосипедов | " -10%; | " -80%; | " -10% |
| водители автотранспорта | " -12%; | " -55%; | " -33% |
| водители иных трансп. средств | " | " -90%; | " -10% |
| водители моторных лодок | " | " -85%; | " -15% |
| другие лица | " | " -100% | |

Обращает на себя внимание та закономерность, что самые криминальные группы являются в возрасте от 20 до 30 лет, 30 лет и

более. Это говорит о том, что указанные возрастные группы "выпали" из поля профилактической деятельности службы ГАИ. В подтверждение этого достаточно отметить, что в подавляющем большинстве эти лица, за исключением водителей автомо- ториного механического транспорта, не проходили соответствующей подготовки по изучению Правил дорожного движения, а поэтому и не знали о существовании соответствующих правил. Отсюда вытекает прямая необходимость активизации правового воспитания с данными возрастными группами.

Сказанное проявляется и в образовательном уровне в отмеченных возрастных группах. Их лицам характерен низкий образовательный уровень, 54%, а у водителей гужевых повозок и погонщиков (пастухов) скота только начальное образование.

Анализ данных о роде занятий осужденных по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) показывает, что 48% - рабочие (водители автотранспорта и велосипедов, пешеходы и пассажиры), 31% - колхозники (водители гужевых повозок, погонщики (пастухи) скота), 13% - учащиеся техникумов и ПТУ.

Криминологическая характеристика личности преступника тесно связана с социально-психологическими данными личности. Через социально-психологические качества личности происходит преломление внешней среды и впоследствии проявляется в ее поведении. Таким образом, социально-психологическая характеристика соединяет в себе внутренние черты личности и ее некоторое проявления вне и тем самым позволяет выделить определенную личность в соответствующий социальный тип.

Поведение в прошлом, на производстве и в быту. Только 8,3% осужденных по работе, в семье, общественной жизни характеризо-

вались отрицательно, 10% осужденных ранее привлекались к различным мерам административного воздействия и 3% ранее судимы за другие преступления. Эти данные свидетельствуют, что среди осужденных за преступление, предусмотренное ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), девять десятых положительно характеризуются по работе, в семье и быту. Например, 63,5% осужденных поощрялись за работу (благодарности, грамоты, премии и т.п.). Лишь только 3% осужденных не принимали участия в общественно полезном труде. 33% осужденных находились в момент совершения преступления в нетрезвом состоянии. В основном это пешеходы, водители гужевых повозок и автотранспорта.

Исследования социально-психологической характеристики личности осужденного по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) показывают, что большинство их имеют положительную социально-нравственную ориентацию (87%). Это говорит о невысокой их общественной опасности. Вместе с тем, имеются лица (13%), характеризующиеся достаточно устойчивой антисоциальной направленностью (ранее совершали административные деликты и преступления), то есть имеются основания утверждать о неоднородности различных типов личности.

В социально-психологической основе личности осужденного усматриваются дефекты правосознания. Специфика дефектов правосознания у таких лиц заключается в том, что они не знали или игнорировали правила охраны порядка и безопасности движения транспортных средств. Так, 54% осужденных совершили преступления из-за незнания соответствующих правил (водители гужевых повозок, велосипедов, погонщики (пастухи) скота и др.); 27% совершили преступления в результате пренебрежения соответствующими правилами

(водители автотранспорта, пешеходы и др.). На поведение 23% лиц оказали воздействие неблагоприятные факторы конкретной ситуации.

Изложенное позволяет сделать определенный вывод о том, что различие в степени социально-психологической деформации личности этой категории преступников настолько значительны, что сближают одну часть их с законопослушными гражданами, а другую с лицами, виновными в совершении умышленных преступлений. Отсюда необходимым дифференцированный подход к этим лицам как при разработке профилактических мер, так и при применении к ним мер наказания.

В I-IV главах данной работы рассмотрен состав преступления, предусмотренный ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР): объект и предмет посягательства, объективная и субъективная его сторона, а также субъект преступления. Установление в действиях лица признаков состава нарушения действующих на транспорте правил является основанием для привлечения виновного к ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) и назначения наказания. Вопросам наказания и посвящена последняя глава диссертации.

ГЛАВА У. НАКАЗАНИЕ ЗА ПРЕСТУПНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ
ОХРАНЫ ПОРЯДКА И БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В борьбе с преступностью наряду с мерами социального характера значительное место в плане предупреждения преступлений и их полного искоренения отводится мерам уголовного наказания. В постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 29 июня 1979 г. "О практике применения судами общих начал назначения наказания" указывается, что назначение законного, обоснованного и справедливого наказания является важным средством борьбы с преступностью и укрепления правопорядка, обеспечивает необходимое воспитательное воздействие, способствует исправлению и перевоспитанию осужденных, а также предупреждению совершения преступлений как осужденными, так и иными лицами¹.

Достижение указанных целей возможно только при условии назначения наказания в полном соответствии с требованиями закона и, в первую очередь, с положениями ст.32 Основ уголовного законодательства (ст.39 УК УССР или ст.37 УК РСФСР), то есть с учетом характера и степени общественной опасности совершенного преступления, личности виновного, обстоятельств дела, смягчающих и отягчающих ответственность.

По изученным делам имела место следующая структура наказания: к лишению свободы - 31%, исправительным работам - 35%, штрафу - 9%, условное осуждение к лишению свободы с обязательным привлечением осужденного к труду применено к 21% осужден-

¹ См.: Вестник Верховного Суда СССР, 1979, № 4, с.17.

ник и условное осуждение - к 4%.

Применению лишения свободы по рассматриваемой категории дел характеризуется следующими данными: до 1 года - 8%, от 1 до 2 лет - 52%, от 2 до 3 лет - 40% от общего числа осужденных к этому виду наказания.

Судебная практика показывает, что суды при назначении наказания за преступление, предусмотренное ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), применяли к осужденным в некотором (небольшом числе) случаях краткие сроки лишения свободы. Ограничение применением таких сроков лишения свободы вполне оправдано, так как с учетом общественной опасности данного преступления и личности подсудимого, суды имеют возможность вместо краткосрочного лишения свободы в пределах санкции статьи назначить более мягкое наказание, не связанное с лишением свободы, но обеспечивающее интенсивный социальный контроль на достаточно длительный период, и в этой связи более эффективное для исправления лица, провинившегося противоправным поведением или раскаявшегося с тяжкими последствиями. Однако такое решение в соответствии с постановлением Пленума Верховного Суда СССР от 29 июня 1979 г. должно быть обязательно мотивировано. Между тем в судебной практике это требование не всегда находит свою реализацию. Например, при мотивировке наказания Д. суд указал: "при избрании меры наказания подсудимому суд учитывает степень его вины, положительные данные о личности и считает возможным не применять к Д. наказание в виде лишения свободы, а ограничиться применением штрафа" ¹.

¹ См.: Архив народного суда г. Бердичев Винницкой области, ут. дело В 1-373, 1981 г.

При определении лишения свободы суды учитывали характер и степень общественной опасности совершенного преступления. Эти признаки преступления раскрываются на основе анализа его состава.

Характер общественной опасности нарушения правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств определяется прежде всего важностью правоохранительного объекта (родового и непосредственного). На уровне непосредственного объекта необходимо учитывать на каком виде транспорта совершено нарушение соответствующих правил.

Степень общественной опасности рассматриваемого преступления определяется и размером причиняемого ущерба, который обуславливается рядом обстоятельств, требующих их учета при назначении наказания. При совместном сопричинении преступного результата судам необходимо учитывать объем личного "вклада" в общий преступный результат каждого из сопричинителей. Как показывает изучение дел суды вопрос о разграничении действий (бездействий) сопричинителей вообще не обсуждали и поэтому, как правило, назначали им равные меры наказания. Не учитывается судами и роль привлекаемых факторов в наступлении общественно опасных последствий.

При определении степени общественной опасности важное значение имеет характер вины при совершении данного преступления. Для определения наказания необходимо учитывать характер психического отношения виновного к совершенному общественно опасному деянию и его последствиям. Здесь имеется в виду совершено ли преступление в рамках смешанной или неосторожной формы вины. Как показывает практика суды не учитывают уменьшенный характер нарушения соответствующих правил. Об этом свидетельствует то, что в

большинстве приговоров лишь в общей форме указывается на нарушение тех или иных правил.

Необходимо учитывать характер и объем предвидения наступления тяжелых последствий, а также представление лица о наличии определенных обстоятельств, укрепляющих его уверенность в предотвращении тяжелых последствий. Обстоятельства эти говорят о степени легкомыслия, беззаботности виновного, что существенно влияет на степень его вины. При преступно небрежном отношении виновного к последствиям, степень проявленной небрежности зависит и от личных его качеств, прежде всего от квалификации, знаний, опыта, состоянии здоровья и т.п.

Индивидуализация наказания предполагает учет судом смягчающих и отягчающих ответственность обстоятельств. Смягчающие обстоятельства это такие факторы, которые свидетельствуют о меньшей степени виновности подсудимого, уменьшают его ответственность. Отягчающие — говорят о большей степени его вины, усиливают тем самым ответственность.

Наличие смягчающих ответственность обстоятельств позволяет суду назначить наказание ближе к низшему пределу санкции статьи при альтернативной санкции назначить менее тяжкий вид наказания, применить условное осуждение, определить отбывание лишения свободы в колонии менее сурового режима^I.

Анализ судебной практики свидетельствует, что такими смягчающими обстоятельствами наиболее часто выступают: чистосердечное раскаяние, добровольное возмещение причиненного ущерба, совершение преступления впервые, положительная характеристика по месту работы и жительства, наличие нетрудоспособных членов семьи,

^I См.: Бажанов М.И. Указ. раб., с.40.

плохое состояние здоровья и т.п. Следовательно, суды широко учитывают при назначении наказания за преступление, предусмотренное ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), и такие смягчающие обстоятельства, которые не указываются в ст.40 УК УССР (ст.38 УК РСФСР). Так, народный суд осудил гр-ку Х. к одному году исправительных работ по месту работы с удержанием 15% из ее заработка в доход государства. Мотивируя наказание такого вида, суд обосновал это тем, что гр-ка Х. добровольно устранила причиненный ущерб, чистосердечно раскаялась в содеянном, имеет на иждивении несовершеннолетних детей, похвально характеризуется¹.

Наличие смягчающих ответственность обстоятельств представляет суду право назначить наказание равное высшему пределу санкции ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) или приближающегося к нему, исключает применение наказания ниже нижнего предела либо переход к другому более мягкому наказанию и исключает применение условного осуждения, а также дает суду возможность определить более тяжелых вид ИТК при осуждении лица к лишению свободы. При назначении наказания по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) к числу тяжелых обстоятельств суды относят, в частности: повторность, совершение преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения, из корыстных побуждений, причинение преступлением тяжелых последствий.

Преступное нарушение правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств лицом, ранее совершившим какое-либо преступление свидетельствует о повышенной его общественной опасности. Но как представляется, что в решении этого вопроса не

¹ См.: Архив Бершадского районного суда Винницкой области, уг. дело № 1-97, 1979 г.

должно быть чисто "механического" подрода, как это порой допускают судьи. Например, народный суд Орижонидзевского района г. Запорожье назначил К. наказание в виде лишения свободы сроком на 3 года (максимальное наказание) с учетом того, что виновный ранее был судим за кражу государственного имущества¹. Повторность совершения преступления создает повышенную опасность для лица, совершившего рассматриваемое преступление, в том случае, если оно совершило такое же преступление либо другое неосторожное. Это говорит о его разболтанности, развязности в поведении, либо преступление, связанное с демонстративными действиями, выражающими неуважение к обществу.

Около 33% осужденных совершили нарушение действующих на транспорте правил в состоянии опьянения. Многие из них ранее злоупотребляли спиртными напитками либо страдали хроническим алкоголизмом, в связи с чем судьи обоснованно назначали таким лицам принудительное лечение.

В соответствии с п. II ст. 41 УК УССР (ст. п. 10 ст. 33 УК РСФСР) совершение преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается отягчающим ответственность обстоятельством. В большинстве случаев судьи по делам данной категории признают совершение преступления в состоянии опьянения отягчающим обстоятельством. Вместе с тем, в силу той же ст. 41 УК УССР (ст. 33 УК РСФСР) в зависимости от характера преступления, суд вправе не признавать это обстоятельство отягчающим ответственность. Как показывает практика, судьи пользуются таким правом. Так, Б. был осужден к двум годам лишения свободы условно с годичным испытательным сроком за то, что, будучи в состоянии опьянения, создал на проезжей

¹ См.: Архив народного суда Орижонидзевского района г. Запорожье, уг. дело № 1-432, 1979 г.

части аварийную обстановку, повлекшую последствия, указанные в законе. В приговоре, мотивируя назначение наказания, суд сослался на смягчающие обстоятельства: возраст подсудимого, что он является участником Великой Отечественной войны, имеет правительственные награды, по месту работы характеризуется положительно, первую судимость, чистосердечное раскаяние в содеянном, а состояние опьянения не было учтено ни в качестве отягчающих обстоятельств¹. В таких делах состояние опьянения, как правильно указывают некоторые авторы, нейтрализуется наличием других смягчающих обстоятельств, которые и приобретают решающее значение при определении конкретного наказания².

Как показывает изучение дел о нарушении действующих на транспорте правил, суды при назначении наказания в качестве отягчающих обстоятельств учитывают и такие, которые в ст.41 УК УССР (ст.38 УК РСФСР) не указаны, но, вместе с тем, имеют существенное значение для индивидуализации наказания (например, привлечение ранее к административной ответственности, отрицательная производственная характеристика и т.п.). Содержавшийся в ст.41 УК УССР (ст.38 УК РСФСР) перечень отягчающих обстоятельств является исчерпывающим и суд не вправе при мотивировке избранной им меры наказания ссылаться на обстоятельства, которые не указаны в законе. Верховный Суд УССР специально указал по делу 3., что ссылка суда при определении наказания на применение к подсудимому ранее мер административного воздействия в качестве

¹ Архив народного суда г.Умань Черкасской области, уг. дело № 2-239, 1980 г.

² См.: Бажанов М.И., Сташис В.В. Новое в уголовном законодательстве. М., 1970, с.49.

отягчающего обстоятельства противоречит ст.41 УК УССР¹. В связи с этим указанное обстоятельство должно учитываться при мотивировке наказания как данные, отрицательно характеризующие личность виновного.

Необходимо отметить, что при мотивировке наказания судом может быть определена справедливая мера наказания лишь на основе оценки всего комплекса отягчающих и смягчающих обстоятельств, в их взаимосвязи, а не изолированно друг от друга. Однако, в судебной практике это требование иной раз не выполняется. Например, народный суд Советского района г.Макеевки Донецкой области в приговоре по делу Ф., осужденного по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) к двум годам лишения свободы, указал: "обсуждая вопрос о наказании подсудимому, суд учитывает степень и характер опасности содеянного, его личность - по работе характеризуется отрицательно, ранее не судим, полностью признав свою вину и чистосердечно раскаялся в содеянном, преступление совершено в состоянии опьянения, подсудимый полностью возмещен материальный ущерб"². Из данной мотивировки не видно, какие именно обстоятельства суд относит к смягчающим, а какие к отягчающим и какие из них имели решающее значение при определении окончательной меры наказания.

Обстоятельства, отягчающие и смягчающие ответственность учитывались судами не только при применении наказания в виде лишения свободы, но и при назначении других видов наказания,

¹ См.: Раднське право, 1969, № 10, с.107.

² См.: Архив народного суда Советского района г.Макеевки Донецкой области, уг. дело № 1-181, 1980 г.

предусмотренных ст.217 УК УССР.

Анализ судебной практики по назначению исправительных работ показывает, что суды во всех случаях определяли максимум этого вида наказания (т.е. один год), а размер удержаний из заработной платы устанавливали в пределах от 15 до 20%. Исправительные работы назначались всегда по месту жительства осужденного, что оказывало на него положительное влияние и способствовало достижению целей наказания ¹.

Данный вид наказания должен судами применяться к лицам, как правило, занимающимся общественно полезным трудом, но нуждающимся в реальном исправительном воздействии без изоляции от общества. Между тем в судебной практике иногда имели место случаи отступления от этого правила. Так, гр-н М. общественно полезным трудом занимался от случая к случаю. После совершенного преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), с работы уволился и на момент рассмотрения дела в суде не работал, несмотря на это, суд ему назначил один год исправительных работ по месту работы с удержанием 15% из заработка в доход государства ². Впоследствии М. по представлению органа, ведающего исполнением исправительных работ, суд был вынужден произвести замену назначенного наказания на лишение свободы.

В соответствии с изменениями и дополнениями в действующем уголовном законодательстве, максимальный срок исправительных работ в санкции ст.217 УК УССР повышен к двум годам ³. Отсюда

¹ Более подробно см.: Гальперин И.М. Наказание: социальные функции, практика применения. - М.: Юрид.лит., 1983, с.131-138.

² См.: Архив народного суда Виньковецкого района Хмельницкой области, уг. дело № 1-23, 1979 г.

³ См.: Ведомости Верховного Совета УССР, 1983, № 4, ст.50.

вытекает необходимость для судов в более широком применении данного вида наказания.

Санкцией ст.217 УК УССР предусмотрена и такая мера наказания как штраф. Этот вид наказания свидетельствует о том, что совершенное преступление оценено как наименее опасное в ряду других, подпадающих под действие рассматриваемой уголовно-правовой нормы. Так, водитель велосипеда Р. создал на проезжей части аварийную обстановку, в результате чего произошло транспортное происшествие, повлекшее значительный материальный ущерб. При избрании меры наказания суд, наряду с общественной опасностью деяния, учел чистосердечное раскаяние, положительную производственную характеристику, возмещение материального ущерба, а также то, что он впервые привлекается к уголовной ответственности и просьбу потерпевшего строго не наказывать. Поэтому наказание Р. было назначено в виде штрафа в сумме 200 руб.^I

Несмотря на незначительный удельный вес в общем объеме применяемых по данной статье наказаний, штраф представляет собой целесообразную меру наказания за ряд деяний, подпадающих под действие ст.217 УК УССР. Вместе с тем, штрафу, и это отчетливо проявляется в позиции законодателя, как мере наказания отводится важная роль. Применительно к изменениям в уголовном законодательстве, штраф является достаточно эффективным средством, чтобы предупредить осужденного и его окружение с "невыгодности" разболтанного поведения, вызывающего аварийную обстановку.

За нарушение правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств, суды Украинской ССР применяли к осужден-

^I См.: Архив народного суда Литвинского района Винницкой области, уг. дело № 1-32, 1981 г.

ним и другие виды наказаний, в частности, условное осуждение и условное осуждение к лишению свободы с обязательным привлечением осужденного к труду.

Условное осуждение в подавляющем большинстве применялось при назначении наказания в виде лишения свободы от 2 до 3 лет с испытательным сроком от 1 до 3 лет и только в 15% случаев условно осужденные по ходатайству коллективов были переданы им на перевоспитание и исправление.

Назначая условное осуждение, суд должен решить вопрос, связанный с прогнозом: не совершит ли осужденный повторно преступления, оставаясь на свободе? Здесь суды должны учитывать смягчающие и отягчающие ответственность обстоятельства. Но среди этих факторов особое внимание должно быть уделено изучению личности виновного.

Изучение дел данной категории показывает, что часто в приговорах суды ограничиваются лишь общими формулировками, например, наказание назначено "с учетом личности виновного" либо вообще не указывают, что наказание определено с учетом личности осужденного¹. Так, приговором Мур-Куриловского народного суда Винницкой области осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) гр-н П. к двум годам лишения свободы². При назначении наказания, как сказано в приговоре, суд учел тяжесть содеянного, конкретные обстоятельства дела и положительные данные о личности.

¹ На этот недостаток приговоров специально обращено внимание судов в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 30 июня 1969 г. "О судебном приговоре".

² См.: Архив народного суда Мур-Куриловского района Винницкой области, уг. дело Б 1-41, 1979 г.

Между тем по делу установлено, что П. ранее судим, чистосердечно раскаялся в содеянном, положительно характеризуется по месту работы и жителю.

Ведь любое преступление не отделено от лица, его совершившего. В нем отчетливо проявляется индивидуально-психологические и социальные черты личности. "Преступление как бы вытравливает в себя то отрицательное, что есть в человеке, обнажает пороки в его нравственном формировании, раскрывает его антисоциальную установку, выявляет узость и односторонность его интересов, ограниченность и упорность духовных запросов"¹. Не поняв полностью поведения подсудимого, не установив его подлинных мотивов, а также связи между его образом жизни и вменяемым ему преступлением, нельзя сделать убедительный вывод о возможности применения к лицу условного осуждения. Однако, в судебной практике этим обстоятельствам не уделяется достаточного внимания. Так, водитель З. неоднократно совершал нарушения правил дорожного движения, за что привлекался к различным видам административного воздействия. Впоследствии он совершил преступление, предусмотренное ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), за которое суд ему вынес наказание в виде условного осуждения с передачей его коллективу на перевоспитание и исправление². При вынесении приговора суд не учел прежних нарушений, а это является свидетельством недисциплинированности и отсутствия устойчивых нравственных

¹ Матвиенко В.А. Нравственно-психологическая характеристика личности подсудимого в защитительной речи. - В кн.: Вопросы судебной психологии. - Минск: БГУ, 1972, с.6.

² См.: Архив народного суда Стадовского района Херсонской области, уг. дело В 1-91, 1978 г.

основ, поэтому к З. следовало бы применить более строгие меры уголовного воздействия ¹.

Всестороннее изучение личности позволяет спрогнозировать в какой-то мере поведение осужденного на будущее, которое необходимо для установления реального испытательного срока, в течение которого осужденный не совершит нового преступления и встанет на путь исправления. По изученным делам суды устанавливали испытательные сроки от 1 до 2 лет - 35% дел, а от 2 до 3 лет - 65% дел.

Установление судами максимального испытательного срока осужденным не всегда было связано с обстоятельствами, характеризующими личность подсудимого. Такое увеличение испытательного срока скорее всего вымучит в виде своеобразной "накидки". Например, пошеюк Ш. осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) к лишению свободы условно с трехгодичным испытательным сроком. При мотивировке условного осуждения суд учел смягчающие ответственность обстоятельства и данные, характеризующие личность виновного: в прошлом спортсмен и в связи с этим выполняет большую общественную нагрузку по организации работы детского клуба, оказывает активную помощь сотрудникам ИДН Железнодорожного РОВД г.Киева, по месту работы и в быту характеризуется положительно ². Очевидно, что в данном случае была необходимость как представляется, установить не максимальный срок, а минимальный испытательный срок и условное осуждение выполнило бы свою воспитательную и предупредительную цель.

¹ См.: Лейкина П.С. Личность преступника и уголовная ответственность. ЛГУ, 1968, с.122.

² См.: Архив народного суда Железнодорожного района г.Киева, уг. дело № 1-125, 1980 г.

Необходимо отметить, что новое законодательство изменило характер условного осуждения, еще более расширило его возможности. В частности, говоря о системе "три и более раз", нарушения общественного порядка и социалистического облика как основания обращения исполнения приговора к исполнению, законодатель, несомненно, имеет в виду и нарушения, создавшие аварийную обстановку для движения транспорта.

Применяя условное осуждение к лишению свободы с обязательным привлечением их к труду, к осужденным по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) суды назначали лишение свободы, при этом в 70% на 2 года, а 30% на 3 года.

Изучение уголовных дел этой категории показало, что суды назначали эту меру наказания, как правило, в отношении лиц, исправление и перевоспитание которых может быть достигнуто без изоляции от общества, но в условиях надзора со стороны органов, ведающих исполнением приговоров. При назначении наказания суды учитывали данные, характеризующие отношение подсудимого к труду, поведению на производстве и в быту (занимался ли общественно полезным трудом, злоупотреблял ли спиртными напитками и т.д.)¹. Однако в практике судов имеются и некоторые недостатки. Например, гр-н Д., будучи в нетрезвом состоянии, создал гужевой повозкой на проезжей части аварийную обстановку, повлекшую транспортное происшествие с тяжкими последствиями, в связи с чем он был осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Суд н Д. применил условное осуждение к лишению свободы на 3 года с обязательным привлечением к труду². Но при назначении наказания Д. суд не учел,

¹ См.: Бюллетень Верховного Суда СССР, 1972, № 3, с.12.

² См.: Архив народного суда Лютичевского района Хмельницкой области, уг. дело № 1-15, 1978 г.

то, что он в течение нескольких лет злоупотреблял спиртными напитками, по этой причине имел нарушения трудовой дисциплины, а поэтому с учетом указанных обстоятельств суд должен был назначить Д. более строгое наказание, предусмотренное санкцией ст.217 УК УССР.

Вышеописанная судебная практика назначения наказания за преступление, предусмотренное ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), предопределена и деятельностью органов предварительного следствия. В этой связи решение задач уголовной политики в борьбе с данным видом преступления зависит от совершенства следственной практики.

Следователи при расследовании данной категории дел в соответствующих процессуальных документах должны давать детальную характеристику способа создания виновным (виновными) аварийной обстановки (роль в этом каждого из сопричинителей, показать насколько обусловили наступление общественно опасного результата преобладающие факторы, раскрыть содержание субъективной стороны (совершено ли нарушение соответствующих правил умышленно или неосторожно, по каким мотивам и целям).

Подробным образом охарактеризовать личность обвиняемого, при этом указав на смягчающие и отягчающие ответственность обстоятельства. Полностью осветить состояние опьянения (разовое или систематическое) с той целью, чтобы суды при назначении наказания имели объективную возможность решить вопрос о применении к подсудимому мер принудительного лечения от алкоголизма, а также и другие обстоятельства.

Сравнительный анализ санкций статей УК союзных республик, предусматривающих ответственность за нарушения действующих на

транспорте правил, позволяет сделать вывод, что в большинстве УК санкции относительно-определенные и предусматривают наказание - лишение свободы до 5 лет. Только в УК Украинской, Казахской и Эстонской ССР санкции альтернативные и предусматривают, наряду с лишением свободы, исправительные работы и штраф, что кажется предпочтительным.

Понятно, что такое расхождение в санкциях статей возможно, если по вопросу определения тех или иных составов, так и в отношении санкций имеются некоторые особенности, объясняемые чисто местными условиями. Но если речь идет о преступлении, в частности, о нарушении действующих на транспорте правил, представляющих одинаковую общественную опасность на всей территории СССР, то такое явление является весьма нежелательным, так как борьба с данным преступлением должна вестись на основе единых принципов судебной политики. Поэтому представляется, что в связи с предложениями (§ 2 главы II настоящей диссертации) о разделении ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) на две части и соответствующей дифференциации ее санкции необходимо решить вопрос и об унификации данной нормы в УК других союзных республик.

В первой части, где ответственность будет наступать за нарушение правил охраны порядка и безопасности движения транспортных средств, повлекшее тяжкие или средние (менее тяжкие) телесные повреждения, или значительный материальный ущерб, или длительный перерыв в движении транспорта может быть установлена ответственность в виде лишения свободы до 3 лет или исправительные работы до 2 лет, или штраф в размере до трехсот рублей.

В части 2 ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), где ответственность должна наступать за нарушение правил, указанных в части I,

повлекших гибель людей или особо крупный материальный ущерб, в санкции следует установить лишение свободы сроком от 3 до 7 лет. Наступление указанных последствий при совершении данного преступления свидетельствует о высокой общественной опасности преступления и лица, его совершившего.

Такое предложение согласуется с санкциями ст.77 УК УССР (ст.85 УК РСФСР), где установлено наказание в виде лишения свободы на срок от 3 до 15 лет за аналогичные по характеру преступления. Такой же срок лишения свободы установлен в ч.2 ст.78 УК УССР (ст.86 УК РСФСР). В ч.3 ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР) за гибель нескольких лиц предусмотрено наказание в виде лишения свободы от 3 до 15 лет.

Предлагаемое изменение редакции ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) и соответствующих статей УК других союзных республик от-вечало бы, как представляется, общей линии, намеченной Постановлением ЦК КПСС от 2 августа 1979 г. "Об улучшении работы по охране правопорядка и усилении борьбы с правонарушениями" I, об обеспечении единства в применении правовых мер борьбы с правонарушениями.

I См.: Правда, 1979, 11 сентября.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В тексте диссертации содержались предложения по совершенствованию ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР). В соответствии с этими предложениями статья целесообразно изложить следующим образом:

Статья 217. Нарушение действующих на транспорте правил

Нарушение действующих на железнодорожном, водном, воздушном, автомо- и ином механическом транспорте правил охраны порядка и безопасности движения, повлекшие тяжкие или средние (менее тяжкие) телесные повреждения, или значительный материальный ущерб, или длительный перерыв в движении транспорта, -

наказывается лишением свободы на срок до 3 лет, или исправительными работами на срок до 2 лет, или штрафом в размере до трехсот дублей.

Нарушение указанных в части I правил, если оно повлекло гибель людей или особо крупный материальный ущерб, -

наказывается лишением свободы от 3 до 7 лет.

С П И С О К
литературы, использованной в диссертации

1. Произведения основоположников марксизма-ленинизма

- 1.1. Маркс К. Дебаты по поводу закона о краже леса. - Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т.1 с.119-160.
- 1.2. Маркс К. Ницше (философия). - Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т.4, с.65-185.
- 1.3. Маркс К. Заработная плата, цена и прибыль. - Маркс К., Энгельс Ф., Соч., 2-е изд., т.16, с.101-155.
- 1.4. Маркс К. Капитал. - Маркс К., Энгельс Ф., Соч., 2-е изд., т.23, с.5-907.
- 1.5. Маркс К. Капитал. - Маркс К., Энгельс Ф., Соч., 2-е изд., т.25, ч.2, с.3-552.
- 1.6. Маркс К. Различия между натурфилософией Демокрита и натурфилософией Эпикура. - Маркс К., Энгельс Ф., Соч., 2-е изд., т.40, с.147-233.
- 1.7. Энгельс Ф. Диалектика природы. - Маркс К., Энгельс Ф. Соч., 2-е изд., т.20, с.343-629.
- 1.8. Энгельс Ф. Луцциг Фейербах и конец классической немецкой философии. - Маркс К., Энгельс Ф., Соч., 2-е изд., т.21, с.269-311.
- 1.9. Ленин В.И. Крах II Интернационала. - Полн.собр.соч., т.26, с.209-265.
- 1.10. Ленин В.И. Государство и революция. - Полн.собр.соч., т.33, с.1-120.
- 1.11. Ленин В.И. IX Всероссийский съезд Советов. Отчет ВЦИК и СНК о внутренней и внешней политике республики. - Полн. собр.соч., т.44, с.289-338.

2. Официально-документальные материалы

2.1. Материалы XXVI съезда КПСС. - М.: Политиздат, 1981.
-223 с.

2.2. Материалы Пленума ЦК КПСС 14-15 июня 1983 г. - М.: Политиздат, 1983. - 68 с.

2.3. Черненко К.У. Речь на Пленуме Центрального Комитета КПСС 13 февраля 1984 г. - Коммунист, 1984, № 3, с.7-13.

2.4. Черненко К.У. Народ и партия едины. Речь на встрече с избирателями Куйбышевского избирательного округа г.Москвы 2 марта 1984 г. - Правда, 1984, 3 марта.

2.5. Андропов В.В. Доклад "Шестидесят лет СССР". - Политическое самообразование, 1983, № 1, с.3-14.

2.6. Ашнев Г.А. Речь на встрече с избирателями "Во имя человека, для блага человека". - Правда, 1984, 24 февраля.

2.7. Федорчук В.В. Укрепление правопорядка - наша общая задача. - Политическое самообразование, 1984, № 6, с.26-34.

2.8. Постановления ЦК и СНК от 13 марта 1929 г. "О мерах по усилению борьбы с транспортными преступлениями". - Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР 1917-1952 гг. - М.: Госиздат, 1958, с.242-243.

2.9. Постановление Совета Министров СССР от 10 марта 1969 г. "О мерах по предупреждению несчастных случаев на железнодорожном транспорте". - Сборник действующего законодательства Союза ССР. Раздел XV. Законодательство о транспорте. Книга первая. - М.: Известия, 1974, с.247-249.

2.10. Постановление ЦК КПСС от 2 августа 1974 г. "Об улучшении работы по охране правопорядка и усилении борьбы с правонарушениями". - Правда, 1979, 11 сентября.

- 2.11. Постановление Совета Министров СССР от 16 июля 1982 г. "О мерах по упорядочению пользования маломерными судами". - СП СССР, 1982, в 21, ст.109.
- 2.12. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 15 ноября 1982 г. "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты СССР". - Ведомости Верховного Совета СССР, 1982, в 42, ст.793.
- 2.13. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 15 марта 1983 г. "Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения". - Ведомости Верховного Совета СССР, 1983, в 12, ст.174.
- 2.14. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР. - М.: Юрид. лит., 1972, с.64.
- 2.15. Водный кодекс РСФСР. - Ведомости Верховного Совета РСФСР, 1972, в 27, ст.692.
- 2.16. Воздушный кодекс Союза ССР. - Ведомости Верховного Совета СССР, 1983, приложение к в 20, с.3-38.
- 2.17. Уголовный кодекс РСФСР. Научный комментарий, т.2. Свердловск, 1962. - 570 с.
- 2.18. Научно-практический комментарий к УК РСФСР. - М.: Юрид. лит., 1964. - 574 с.
- 2.19. Комментарий к уголовному кодексу БССР. - Минск: БГУ, 1971. - 460 с.
- 2.20. Уголовный кодекс Украинской ССР. Научно-практический комментарий. - Киев, 1969. - 544 с.
- 2.21. Комментарий к уголовному кодексу Казахской ССР. - Алма-Ата: Казахстан, 1980. - 480с.
- 2.22. Комментарий к уголовно-процессуальному кодексу РСФСР. - М.: Юрид.лит., 1976. - 624 с.
- 2.23. Комментарий к Уставу железных дорог Союза ССР, 2-е изд. - М.: Транспорт, 1975. - 390 с.

2.24. Устав внутреннего водного транспорта СССР. Утв. постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. Сборник действующего законодательства СССР. Раздел XV. Законодательство о транспорте. Книга вторая. - М.: Известия, 1974, с.5-74.

2.25. Правила технической эксплуатации судовых средств радиосвязи и радиотрансляции. - М.: Транспорт, 1963. - 87 с.

2.26. Правила технической эксплуатации береговых средств радиосвязи МРФ РСФСР. - М.: Транспорт, 1973. - 59 с.

2.27. Правила плавания по внутренним судоходным путям РСФСР. - М.: Молот, 1976. - 64 с.

2.28. Правила технической эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений. - М.: Транспорт, 1979. - 56 с.

2.29. Правила технической эксплуатации железных дорог Союза ССР. Утв. МПС 5 июля 1979 г. - М.: Транспорт, 1979. - 144 с.

2.30. Правила пользования московским метрополитеном. Утв. МПС 23 июля 1982 г. - М.: Транспорт, 1982. - 23 с.

2.31. Положения о Речном Регистре РСФСР. Утв. постановлением Совета Министров РСФСР 19 октября 1957 г. СП РСФСР, 1958, № 5, ст.42.

2.32. Положение о порядке расследования аварий морских судов. Утв. приказом Министра морского флота от 12 января 1957 г. - Сборник руководящих документов по безопасности мореплавания. - М.: Транспорт, 1973, с.9-18.

2.33. Положение о классификации и расследовании авиационных происшествий и предпосылок к ним в гражданской авиации СССР. Утв. приказом Министра гражданской авиации от 26 июля 1975 г. - М.: Воздушный транспорт, 1975. - 57 с.

2.34. Типовое положение "О государственной инспекции по маломерным судам союзной республики". Утв. постановлением Совета Министров СССР 16 июля 1982 г. СП СССР, 1982, № 21, ст.109.

2.35. Инструкция о порядке служебного расследования крушений и аварий на железных дорогах от 23 августа 1960 г. № 130/ЦЗ/66. Введена в действие приказом МПС по согласованию с Прокуратурой СССР. - В кн.: Руководящие материалы по безопасности движения на железной дороге СССР. - М.: Транспорт, 1963, с.76-83.

2.36. Инструкция о порядке квалификации нарушений безопасности движения в позадий и маневровой работе. - В кн.: Руководящие материалы по безопасности движения на железной дороге СССР. - М.: Транспорт, 1963, с.116-122.

2.37. Инструкция о классификации и порядке расследования и учета транспортных аварийных случаев на внутренних судоходных путях РСФСР. Утв. Министром речного флота 9 апреля 1971 г. - М.-Л.: Транспорт, 1971. - 24 с.

2.38. Инструкция по устройству и обслуживанию железнодорожных переездов. Утв. МПС 23 июля 1974 г. - М.: Транспорт, 1974. - 19 с.

2.39. Инструкция по сигнализации на железных дорогах Союза ССР. Утв. Министром путей сообщения 5 июля 1979 г. - М.: Транспорт, 1982. - 124 с.

2.40. Наставление по аэродромной службе в гражданской авиации СССР. Введено в действие приказом Министра гражданской авиации СССР от 30 июля 1980 г. - М.: Воздушный транспорт, 1981. - 151 с.

2.41. Сборник постановлений и определений Верховного Суда СССР 1943 г. - М., 1948. - 148 с.

2.42. Судебная практика Верховного Суда СССР, 1949, № 11, с.38-39.

2.43. Судебная практика Верховного Суда СССР, 1951, № 2, с.14-16.

2.44. Судебная практика Верховного Суда СССР, 1958, № 3, с.39-40.

2.45. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 января 1950 г. № 1/2/у с изменениями, внесенными постановлением Пленума от 14 декабря 1961 г. "О квалификации нарушений трудовой дисциплины работниками водного транспорта, не состоящими на службе в органах Министерства морского и Министерства речного флота". - Вестник Верховного Суда СССР, 1962, № 1, с.10-12.

2.46. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 18 марта 1963 г. № 2 "О строгом соблюдении законов при рассмотрении судами уголовных дел". - Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-73 гг. - М.: Известия, 1974, с.278-287.

2.47. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 3 июня 1963 г. № 12 "О квалификации действий, связанных с использованием радиопередатчик устройств в преступных целях". - Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-77 гг., ч.2. - М.: Известия, 1978, с.323-324.

2.48. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 9 апреля 1965 г. № 2 "О судебной практике по делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта". - Вестник Верховного Суда СССР, 1965, № 3, с.10-12.

2.49. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 30 июня 1969 г. № 4 "О судебном приговоре". - Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-77 гг., ч.2. - М.: Известия, 1978, с.324/334.

2.50. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11 "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях". - Вестник Верховного Суда СССР, 1970, № 6, с.19-23.

2.51. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 11 апре-

ля 1972 г. № 2 "О внесении дополнений и изменений в постановление Пленума Верховного Суда от 23 декабря 1970г. "О судебной практике применения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 12 июня 1970 г. "Об условном осуждении к лишению свободы с обязательным привлечением осужденного к труду". - Бюллетень Верховного Суда СССР, 1972, № 3, с.12-13.

2.52. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 30 мая 1967 г. с изменениями, внесенными постановлением Пленума от 30 марта 1973 г. "О практике рассмотрения судами, связанными с нарушениями правил охраны труда и техники безопасности и повышении роли суда в предупреждении этих правонарушений". - Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-77 гг., ч.2.- М.: Известия, 1978, с.315-322.

2.53. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 27 июня 1975 г. № 4 "О судебной практике по делам об умышленном убийстве". - Бюллетень Верховного Суда СССР, 1975, № 4, с.7-11.

2.54. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 29 июня 1979 г. "О практике применения судами общих начал назначения наказания". - Бюллетень Верховного Суда СССР, 1979, № 4, с.17-23.

2.55. Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР от 3 марта 1963 г. № 5/12 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта". - Бюллетень Верховного Суда РСФСР, 1963, № 5, с.3-5.

2.56. Постановление Пленума Верховного Суда УССР от 2 июля 1976 г. с изменениями, внесенными постановлением Пленума от 22 декабря 1978 г. "О вопросах, возникших в судебной практике по делам об уничтожении и повреждении государственного и общественного имущества путем поджога или в результате неосторожного обращения с огнем". - Радянське право, 1979, № 3, с.87-90.

3. Книги

- 3.1. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. - Л.: ЛГУ, 1957. - 147 с.
- 3.2. Алексеев Н.С. Автотранспортные происшествия и их расследование. - М.: Госприздат, 1962. - 315 с.
- 3.3. Андреев П.Л. Светотехническое оборудование. - В кн.: Светотехническиесистемы обеспечения полетов. - М.: Транспорт, 1981, с.12-109.
- 3.4. Аниязи М.К. Ответственность за преступления против жизни. - М.: Юрид.лит., 1964. - 212 с.
- 3.5. Бажанов М.И. Новое в уголовном законодательстве. - М.: Юрид.лит., 1970, - 92 с.
- 3.6. Бажанов М.И., Брайнин Я.М. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья. - В кн.: Уголовное законодательство Украинской ССР. - М.: Юрид.лит., 1971, с.279-487.
- 3.7. Бажанов М.И. Назначение наказания по советскому уголовному праву. - Киев: Вища школа, 1980. - 216 с.
- 3.8. Беляев Н.А. Объект преступления. - В кн.: Курс советского уголовного права. Часть Общая, т.1. - Л.: ЛГУ, 1968, с.275-338.
- 3.9. Беляев Н.А. Уголовная ответственность пешеходов. - В кн.: Права и ответственность пешеходов. - М.: Юрид.лит., 1976, с.75-79.
- 3.10. Брайнин Я.М. Уголовный закон и его применения. - М.: Юрид.лит., 1967. - 240 с.
- 3.11. Бромберг А.А. Механическое и энергетическое оборудование аэродромов. - М.: Машиностроение, 1968. - 347 с.
- 3.12. Бурчак Ф.Г. Учение о соучастии по советскому уголовному праву. - Киев: Наукова думка, 1969. - 216 с.
- 3.13. Владимиров В.А. Государственные преступления. - М.: Высшая школа, 1981. - 228 с.

3.14. Владимирова В.А. Преступления, нарушающие безопасность и эксплуатацию транспорта. - В кн.: Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - М.: ВШ МООН СССР, 1962, с.57-63.

3.15. Владимирова В.А. Субъект преступления по советскому уголовному праву. - М.: Юрид.лит., 1964. - 59 с.

3.16. Волков Б.С. Проблема воли и уголовная ответственность. Изд-во Казанского ун-та, 1965. - 136 с.

3.17. Мотивы преступления: Уголовно-правовые и социально-психологические исследования. Изд-во Казанского ун-та, 1982. - 152 с.

3.18. Гальперин И.М. Наказание: Социальные функции, практика применения. - М.: Юрид.лит., 1983. - 208 с.

3.19. Герцензон А.А. Квалификация преступления. - М.: РИО ВАО, 1947. - 25 с.

3.20. Глистин В.К. Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений. - Л.: ЛГУ, 1979. - 127 с.

3.21. Глистин В.К. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Курс советского уголовного права, т.5. - Л.: ЛГУ, 1981, с.87-153.

3.22. Грабовская Н.П., Алексеев Н.С. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1962, с.362-401.

3.23. Грабовская Н.П., Носенко А.М. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - Киев: РИО МВД УССР, 1969, с.550-574.

3.24. Гринянин П.Ф. Преступления против общественной безопасности. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1969, с.490-509.

- 3.25. Гриняев П.И. Преступления против общественной безопасности. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1966, с.499-520.
- 3.26. Дагель П.С. Проблема ины в советском уголовном праве.- Владивосток, 1969. - 187 с.
- 3.27. Дагель П.С., Михеев Р.И. Установление субъективной стороны преступления. Владивосток, 1972. - 36 с.
- 3.28. Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. Изд-во Воронежского ун-та, 1974. - 243 с.
- 3.29. Дагель П.С. Проблема криминализации отдельных видов посягательств. - В кн.: Основания уголовно-правового запрета. - М.: Наука, 1982, с.252-281.
- 3.30. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка, т.1. М., 1955. - 699 с.
- 3.31. Данышин Н.И. Ответственность за хулиганство по советскому уголовному праву. Изд-во Харьковского ун-та, 1971. - 192 с.
- 3.32. Денидов Ю.А. Преступления против общественного порядка, общественной безопасности и здоровья населения. - В кн.: Советское уголовное право. - М.: Госиздат, 1962, с.424-449.
- 3.33. Денидов Ю.А. Социальная ценность и опррна в уголовном праве. - М.: Юрид.лит., 1975. - 182 с.
- 3.34. Доможин С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. - М.: Госиздат, 1956. - 136 с.
- 3.35. Дурманов Н.Д. Понятие преступления. - М.: АН СССР, 1948. - 311 с.
- 3.36. Ермолаев Г.Г. Морская лодка. - М.: Транспорт, 1982. - 392 с.
- 3.37. Ефимов М.А. Борьба с преступлениями против общественного порядка, общественной безопасности и здоровья населения. - Минск: Высшая школа, 1971. - 236 с.

- 3.38. Булев В.И., Митин В.П. Административная ответственность за нарушения правил дорожного движения. - М.: Транспорт, 1979. - 112 с.
- 3.39. Захаров С.Н. Водно-транспортные преступления (Расследование и предупреждение). - М.: Юрид.лит., 1977. - 128 с.
- 3.40. Земляновский Д.К. Общая логика внутренних водных путей. - М.: Транспорт, 1967. - 191 с.
- 3.41. Земляновский Д.К. Логика внутренних водных путей. - М.: Транспорт, 1982. - 216 с.
- 3.42. Игнатов А.Н. Транспортные преступления. - В кн.: Курс советского уголовного права, т.6. - М.: Наука, 1971, с.404-425.
- 3.43. Игнатов А.Н., Шахриманьян И.К. Дорожное движение как социальная система (ДСП). - М.: Академия МВД СССР, 1982. - 30 с.
- 3.44. Игошев К.Е. Типология личности правонарушителя и мотивация преступного поведения. - Горький, 1974. - 176 с.
- 3.45. Капуржанов Б.К. Интересы трудящихся и уголовный закон. - Алма-Ата: Казахстан, 1973. - 160 с.
- 3.46. Касынни В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Текст лекции. - Харьков, 1979. - 58 с.
- 3.47. Квашин В.Е. Ответственность за правонарушения на транспорте. - М.: Знание, 1974. - 63 с.
- 3.48. Квашин В.Е., Мухомудов И.Д. Ответственность за неосторожность. - Душанбе, 1975. - 107 с.
- 3.49. Кичигина Е.В. Ответственность за нарушение безопасности движения городского транспорта. - М.: Юрид.лит., 1966. - 124 с.
- 3.50. Кичигина Е.В. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Уголовное право БССР, т.2, Минск, 1978, с.275-301.

- 3.51. Ковалев М.И., Васильков П.Т. Причинная связь в уголовном праве. - М.: Госиздат, 1958. - 72 с.
- 3.52. Коржанский Н.И. Объект посягательства и квалификация преступления. Волгоград, 1976. - 120 с.
- 3.53. Коржанский Н.И. Объект и предмет уголовно-правовой охраны. - М.: Академия МВД СССР, 1980. - 248 с.
- 3.54. Краченко П.И., Дзефонич Д.Д. Пособие по правилам дорожного движения. - Киев: Техника, 1981. - 112 с.
- 3.55. Кривтер Г.А. Дифференциация оснований и пределов уголовной ответственности. - В кн.: Совершенствование мер по борьбе с преступностью в условиях НТР. - М.: Наука, 1980, с.114-125.
- 3.56. Кудряшнев В.Н. Объективная сторона преступления. - М.: Юрид.лит., 1960. - 244 с.
- 3.57. Кудряшнев В.Н. Теоретические основы квалификации преступлений. - М.: Юрид.лит., 1963. - 324 с.
- 3.58. Кудряшнев В.Н. Причинность в криминологии. - М.: Юрид.лит., 1968. - 176 с.
- 3.59. Кудряшнев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. - М.: Юрид.лит., 1972. - 352 с.
- 3.60. Кудряшнев В.Н. Правовое поведение: норма и патология. - М.: Наука, 1982. - 288 с.
- 3.61. Кузнецова Н.Ф. Значение преступных последствий для уголовной ответственности. - М.: Госиздат, 1958. - 219 с.
- 3.62. Кузнецова Н.Ф. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - В кн.: Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: СМГУ, 1964, с.311-350.
- 3.63. Куринов Б.А. Уголовная ответственность за хищение государственного и общественного имущества. - М.: Госиздат, 1954. - 120 с.

- 3.64. Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений. - М.: МГУ, 1965. - 234 с.
- 3.65. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления (Квалификация и наказание). - М.: Юрид.лит., 1970. - 223 с.
- 3.66. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления (Квалификация и ответственность), 2-е изд., - М.: Юрид.лит., 1976. - 206 с.
- 3.67. Куринов Б.А. Научные основы квалификации преступлений. - М.: МГУ, 1979. - 182 с.
- 3.68. Куд Н.Т. Преступления против общественного порядка и общественной безопасности. Киев, 1974. - 66 с.
- 3.69. Лазарев А.А. Субъект преступления. - М.: ВЮЗИ, 1981. - 63 с.
- 3.70. Леветакус М.Р. Административные принуждения, применяемые к пешеходам. - В кн.: Права и ответственность пешеходов. - М.: Юрид.лит., 1976, с.28-47.
- 3.71. Лешнас И. Вина как субъективное деяние (пер.с нем.языка). Под ред. А.А.Пшонтовского. - М.: Госсприздат, 1958. - 86 с.
- 3.72. Лейкина Н.С. Личность преступника и уголовная ответственность. - Л.: ЛГУ, 1968. - 129 с.
- 3.73. Литвинов В.И. Корыстный мотив, цель, корыстная мотивация и их уголовно-правовое значение. - М.: Академия МВД СССР, 1983. - 44 с.
- 3.74. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. - М.: Юрид.лит., 1979. - 167 с.
- 3.75. Лытов К. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта в НРБ. - В кн.: Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта. - М.: МГУ, 1982, с.7-41.
- 3.76. Ляпунов Ю.И. Нарушение действующих правил на транспорте. - В кн. Преступления против общественной безопасности, общест-

венного порядка и здоровья населения. - М.: изд-во НИ и РИО Высшей школы МВД СССР, 1970, с.102-106.

3.77. Максимович Б.М. График движения поездов и пропускная способность. - В кн.: Организация движения на железнодорожном транспорте. - М.: Транспорт, 1969, с.215-241.

3.78. Маладин И.Г. Пропускные и правонарушения на автотранспорте и городском электротранспорте в СССР. Изд-во Саратовского ун-та, 1968. - 237 с.

3.79. Матвиенко Е.А. Правоведно-психологическая характеристика личности подсудимого в защитительной речи. - В кн.: Вопросы судебной психологии. - Минск: БГУ, 1972, с.60-72.

3.80. Матилевский П.С. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - М.: Юрид. лит., 1964. - 158 с.

3.81. Матилевский П.С. Иные государственные преступления. - В кн.: Советское уголовное право. Особенная часть. Киев, 1975, с.51-83.

3.82. Меньшиков В.Д. Общее должностного преступления. - В кн.: Курс советского уголовного права. Часть Особенная, т.2. - М.: Госиздат, 1959, с.27-53.

3.83. Миньковский Г.М. Проступок и преступление. - М.: Юрид. лит., 1972. - 65 с.

3.84. Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. - М.: Госиздат, 1960. - 229 с.

3.85. Никитин Г.А., Баганов Е.А. Основы авиации. - М.: Транспорт, 1972. - 196 с.

3.86. Обуховский К. Психология влечений человека (пер. с польск.). - М.: Прогресс, 1971. - 245 с.

3.87. Озегев С.И. Словарь русского языка. М., 1952. - 848 с.

3.88. Орлов В.С. Субъект преступления. - М.: Юрид. лит., 1958. - 260 с.

3.89. Орлов В.С. Ответственность за нарушение правил дорожного движения. - М.: Юрид.лит., 1975. - 64 с.

3.90. Пионтковский А.А. Вопросы Общей части уголовного права в практике судебно-прокурорских органов. - М.: Госприздат, 1954. - 132 с.

3.91. Пионтковский А.А. Учение о преступлении по советскому уголовному праву. - М.: Госприздат, 1961. - 666 с.

3.92. Побегайло Э.Ф. Умышленное убийства и борьба с ними. - Воронеж, - 205 с.

3.93. Прокоров В.С., Соловьев И.И. Иные государственные преступления. - В кн.: Курс советского уголовного права, т.3. - Л.: ЛГУ, 1973, с.220-330.

3.94. Рапковская Ш.С. Субъективная сторона преступления. - М.: ВЮЗИ, 1961. - 32 с.

3.95. Ребане И.А. Особенности уголовного кодекса Эстонской ССР. - В кн.: Особенности уголовных кодексов союзных республик. - М.: Госприздат, 1963, с.506-537.

3.96. Рубинштейн С.А. Основы общей психологии. - М.: АН СССР, 1946. - 725 с.

3.97. Самаров Б.А. Ответственность за должностные злоупотребления по советскому уголовному праву. - М.: Госприздат, 1956. - 212 с.

3.98. Свезлов А.Я. Ответственность за должностные преступления. - Киев: Наукова думка, 1978. - 304 с.

3.99. Сивилин А.И. Преступления против общественной безопасности. - В кн.: Уголовное право. Особенная часть. - М.: Юрид.лит., 1969, с.408-431.

3.100. Словарь современного русского литературного языка, т.1. - М.: АН СССР, 1950. - 768 с.

- 3.101. Советское уголовное право. Особенная часть. - М.: Госсприздат, 1958. - 509 с.
- 3.102. Советское уголовное право. Часть Особенная. - Л.: ЛГУ, 1959. - 470 с.
- 3.103. Советское уголовное право. Часть Особенная, вып. I. Харьков, 1962. - 135 с.
- 3.104. Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1965. - 488 с.
- 3.105. Советское уголовное право. Часть Особенная. Киев, 1968. - 680 с.
- 3.106. Советское уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1973. - 576 с.
- 3.107. Советское уголовное право. Часть Особенная, вып. I. КВШ МВД СССР, 1975. - 343 с.
- 3.108. Советское уголовное право. Часть Особенная. Изд-во Московского ун-та, 1982. - 471 с.
- 3.109. Справочник зоотехника. Под ред. В.М.Землянского. Киев, 1969. - 582 с.
- 3.110. Станис В.В., Бажанов М.М. Изучение и применение нового законодательства. Харьков, 1967. - 104 с.
- 3.111. Тарадукин С.А. Преступное поведение (Социальные и психологические черты). - М.: Юрид.лит., 1974. - 221 с.
- 3.112. Тарадукин С.А. Установление мотива и квалификация преступления. - Киев: Вища школа, 1977. - 152 с.
- 3.113. Тер-Акопов А.А. Бездействие как форма преступного поведения. - М.: Юрид.лит., 1980. - 151 с.
- 3.114. Тихий В.П. Уголовно-правовая охрана общественной безопасности. - Киев: Вища школа, 1981. - 172 с.
- 3.115. Толчий и др. Организация движения морского флота. - М.: Транспорт, 1978. - 320 с.

- 3.116. Трайнин А.Н. Состав преступления по советскому уголовному праву. - М.: Госиздат, 1951. - 387 с.
- 3.117. Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. - М.: Госиздат, 1957. - 363 с.
- 3.118. Трахтеров В.С. Вменяемость по советскому уголовному праву. Харьков, 1966. - 16 с.
- 3.119. Ткешеладзе Г.Д. Судебная практика и уголовный закон. Тбилиси, 1975. - 131 с.
- 3.120. Уголовное право. Часть Особенная. - М.: Юрид.лит., 1968. - 670 с.
- 3.121. Угрехеладзе М.Г. Проблемы неосторожной вины в уголовном праве. Тбилиси, 1976. - 131 с.
- 3.122. Утевский Б.С. Общее учение о должностных преступлениях. - М.: Приздат, 1948. - 440 с.
- 3.123. Утевский Б.С. Вина в советском уголовном праве. - М.: Госиздат, 1950. - 318 с.
- 3.124. Ушаков Д.И. Толковый словарь русского языка, т.2. М., 1935. - 1040 с.
- 3.125. Философский словарь. 2-е изд. - М.: Полит.лит., 1968. - 432 с.
- 3.126. Фангельсон М.С. Городские пути сообщения. - М.: Высшая школа, 1980. - 296 с.
- 3.127. Черетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. - М.: Госиздат, 1963. - 382 с.
- 3.128. Шаргородский М.Д. Вопросы Общей части уголовного права. - Л.: ЛГУ, 1955. - 236 с.
- 3.129. Шахриманян И.К., Грачев А.Н. Дорожное движение как объект управления. Его качественные характеристики (ДСП). - М.: Академия МВД СССР, 1978. - 20 с.

3.130. Шакурманьян И.К., Хожлов Д.Г. Воздействие районных (городских) госавтоинспекций на обучение и воспитание участников дорожного движения (ДСП). - М.: Академия МВД СССР, 1978. - 22 с.

3.131. Шенотов А.И. Организационные принципы обеспечения безопасности плавания судов. - В кн.: Организация безопасности плавания судов. - М.: Транспорт, 1979, с.187-207.

4. Статьи

4.1. Авакян Г. Формы вины в автотранспортных преступлениях - Соц.законность, 1971, № 12, с.37-38.

4.2. Ахмедов Д.Б. Субъект нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта. - В сб.: Актуальные проблемы борьбы с преступностью (Сборник научных трудов). - Ташкент: ТашГУ, 1983, с.98-104.

4.3. Волвенкин Б.В. Непосредственная причина преступления. - Вопросы изучения преступности и борьбы с ней (Сборник материалов II Всесоюзного семинара по проблемам криминологии). М., 1975, с.160-165.

4.4. Гельфер М.А. Некоторые вопросы общего учения об объекте преступления в советском уголовном праве. - Ученые записки ВУЗМ, вып.7. М., 1959, с.40-51.

4.5. Глистин В.К. Общественные отношения как объект преступления по советскому уголовному праву. - Правоведение, 1966, № 2, с.74-79.

4.6. Горбуза А.Д. Содержание понятия "смешанная форма вины". - Сборник статей адъюнктов и соискателей, вып.3. - М.: Высшая школа МВД СССР, 1971, с.113-119.

4.7. Гринберг М.С. Объективная сторона преступления в области использования техники. - Труды по правоведению. Новосибирск, 1968, с.94-109.

4.8. Гринберг М.С. Понятие преступной самонадеянности. - Правоведение, 1962, № 2, с.97-105.

4.9. Гринберг М.С. Преступления в области техники (Сущность и объект). - Правоведение, 1972, № 2, с.90-99.

4.10. Дагель П.С. Криминологическое значение субъективной стороны преступления. - Сов. государство и право, 1966, № II, с.85-89.

4.11. Дагель П.С. Уголовно-правовое значение мотива и цели преступления. - Соц. законность, 1969, № 5, с.41-45.

4.12. Ефимов М.А. Причинная связь в уголовном праве. - Советская юстиция, 1966, № 15, с.7-9.

4.13. Загородников Н.И. Значение объекта преступления при определении меры наказания. - Труды ВПА, вып.10, М., 1949, с.3-47.

4.14. Загородников Н.И. Понятие объекта преступления в советском уголовном праве. - Труды ВПА, вып.13, М., 1951, с.43-48.

4.15. Игнатов А.И. Научно-технический прогресс и некоторые вопросы совершенствования уголовного законодательства. - В сб.: Научно-технический прогресс и проблемы уголовного права. М., 1975, с.51-57.

4.16. Ключков В.В. Преступления, совершаемые по неосторожности, их предупреждение и обращение с правонарушителями. - В сб.: Современные проблемы уголовного права (По материалам XII конгресса Международной ассоциации уголовного права). М., 1981, с.18-99.

4.17. Кириченко В.Ф. Смешанная форма вины. - Советская юстиция, 1967, № 3, с.5-7.

4.18. Конейченко А.П. Некоторые вопросы борьбы с транспортными преступлениями по советскому уголовному праву. - В сб.: Материалы научной конференции по работам, выполненным в 1965 г. профильными кафедрами Харьковского юрид. ин-та. Харьков, 1966, с.101-103.

- 4.19. Корчагин А.Г. Особенности субъективной стороны неосторожных преступлений, связанных с использованием техники. - В сб.: Актуальные проблемы борьбы с преступностью. Владивосток: ДГУ, 1983, с.58-62.
- 4.20. Кригер Г.А. К вопросу о понятии объекта преступления в советском уголовном праве. - Вестник МГУ, вып.1, 1955, с.111-123.
- 4.21. Кригер Г.А. Еще раз о смешанной форме вины. - Советская юстиция, 1967, с.5-7.
- 4.22. Кудряшцев В.Н. К вопросу о соотношении объекта и предмета преступления. - Сов.государство и право, 1951, № 8, с.51-60.
- 4.23. Кудряшцев В.Н. Проблемы причинности в криминологии. - Вопросы философии, 1971, № 10, с.17-24.
- 4.24. Куринов Б.А. О понятии системы транспортных преступлений в советском законодательстве. - Правоведение, 1964, № 3, с.108-114.
- 4.25. Лукьянов В.В. Автомобилизация и безопасность движения. - Коммунист, 1978, № 17, с.74-83.
- 4.26. Лясс Н.В. Субъективная сторона преступления на автотранспорте. - Правоведение, 1972, № 3, с.109-112.
- 4.27. Никифоров Б.С. Основные вопросы уголовной ответственности за преступления, совершаемые по неосторожности. - Ученые записки ВИН, вып.1, 1955, с.149-158.
- 4.28. Понотковский А.А. Проблемы причинной связи в праве. - Ученые записки ВИН и ВКА. М., 1949, с.23-30.
- 4.29. Понотковский А.А. Уголовный закон в борьбе с отрицательными последствиями научно-технического прогресса. - Сов.государство и право, 1972, № 4, с.30-35.
- 4.30. Сергеева Т.Л. Вопросы причинной связи в судебной практике по уголовным делам Верховного Суда СССР. - Сов.государство и право, 1950, с.26-37.

- 4.31. Стариков В.Г. Особенности квалификации преступлений на воздушном транспорте. - Советская юстиция, 1973, № 10, с.6-8.
- 4.32. Трайнин А.Н. Вопросы причинной связи в социалистическом уголовном праве. - Сов. государство и право, 1951, № 5, с.24-33.
- 4.33. Фролов Е.А., Свинкин А.И. Двойная форма вины. - Советская юстиция, 1969, № 7, с.7-8.
- 4.34. Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления. - Сборник Ученых трудов, вып.10, Свердловск, 1969, с.184-225.
- 4.35. Хан-Магомедов Д.О. Научно-технический прогресс и вопросы ответственности за нарушения правил использования техники. - В сб.: Научно-технический прогресс и проблемы уголовного права. М., 1975, с.24-28.
- 4.36. Шаргородский М.Д. Причинная связь в уголовном праве. - Учение записки ВМН, вып.10, М., 1947, с.176-203.
- 4.37. Шаргородский М.Д. Некоторые вопросы причинной связи в теории права. - Сов.государство и право, 1956, № 7, с.38-53.
- 4.38. Шаргородский М.Д. Научный прогресс и уголовное право. - Сов.государство и право, 1969, №12, с.86-89.

5. Авторефераты

- 5.1. Конейченко А.П. Борьба с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта. Автореф. дисс. ... канд.юр.наук. Харьков, 1967. - 19 с.
- 5.2. Корчева З.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Автореф.дисс.... канд.юр.наук. Харьков, 1963. - 18 с.
- 5.3. Кравцов С.Ф. Предмет преступления. Автореф. дисс. ... канд.юр.наук. Ленинград, 1976. - 19 с.

5.4. Куринов Б.А. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Автореф. дисс. ...канд.юр.наук. Изд-во МГУ, 1965. - 30 с.

5.5. Мельников Ф.Б. Уголовно-правовая охрана безопасности движения на улицах и дорогах. Автореф. дисс. ...канд.юр.наук. Ростов-на-Дону, 1965. - 23 с.

5.6. Номоков В.А. Проблема свободы воли в уголовном праве. Автореф. дисс. ...канд.юр.наук. Свердловск, 1974. - 19 с.

5.7. Питецкий В.В. Оспоряемые понятия в советском уголовном праве. Автореф. дисс. ...канд.юр.наук. Свердловск, 1979. - 16 с.

5.8. Старков В.Г. Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности и эксплуатации воздушного транспорта. Автореф. дисс. ...канд.юр.наук. Свердловск, 1975. - 18 с.

**МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
по совершенствованию практики применения
ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР)**

Обобщением следственно-судебной практики по применению ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), представилось возможным выявить ряд недостатков, связанных с ошибками:

- а) в определении транспортных средств, порядок и безопасность движения которых подпадает под охрану ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР);
- б) в установлении характера нарушений правил, действующих на том или ином виде транспорта;
- в) в определении общественно опасных последствий;
- г) в установлении причинной связи между нарушением и наступившими последствиями;
- д) в раскрытии содержания субъективной стороны в отношении нарушения правил и его последствий.

Из смысла ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) вытекает, что под ее охрану подпадают порядок и безопасность движения транспортных средств, которые обладают свойствами источника повышенной опасности. Следовательно, движение транспортных средств (велосипедов, грузовых повозок и др.), не обладающих такими свойствами, не может быть предметом ее охраны. В связи с этим обоснованно была изменена квалификация действий гр-на Н. со ст.213 УК РСФСР (ст.217 УК УССР) на ст.114 УК РСФСР (ст.105 УК УССР) коллегией по уголовным делам Верховного Суда РСФСР. Он на одной из улиц г.Луги Ленинградской области совершил наезд на пешехода, в результате чего последний при падении на асфальт получил тяжкие телесные повреждения. Однако из этого не следует, что водители указанных транспортных

средств вообще не несут ответственности за преступление, предусмотренное ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Они привлекаются к уголовной ответственности за данное преступление только в том случае, если своими действиями создали аварийную обстановку для транспортных средств, о которых речь идет в ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), и вследствие чего наступили последствия, предусмотренные уголовным законом.

Другим важным обстоятельством при решении вопроса о транспортных средствах, подпадающих под охрану ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), является "механизм" причинения ущерба отношениям, реализующим порядок и безопасность движения транспортных средств. "Разрыв" этих отношений, как правило, происходит "извне". Поэтому игнорирование этого обстоятельства приводит к ошибкам при квалификации преступлений. Так, в одних случаях, владельцы лодок, катеров за нарушение правил безопасности плавания при наличии тяжких последствий привлекаются по статьям, предусматривающим ответственность за неосторожные преступления против жизни и здоровья личности, а в других случаях - по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Последняя квалификация является ошибочной, так как лицо в указанных случаях непосредственно включено в процесс управления судном и нарушение им общественных отношений происходит "изнутри". В связи с этим, поскольку уголовным законом не установлена специальная ответственность за такие деяния, то более предпочтительной является квалификация таких действий по общим нормам.

На практике не всегда дается правильная уголовно-правовая оценка нарушениям, совершаемым пассажирами, в частности, таким как создание помех водителю в управлении транспортными средства-

ми, выключая и прямое вмешательство. Например, мотоциклист X. перевозил пассажира Н., который во время движения мотоцикла вмешался в его управление, в результате чего произошло опрокидывание мотоцикла. Водитель и пассажир получили средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения. Несмотря на это, следовательно отказал в возбуждении уголовного дела против Н. по мотивам, что в его действиях не усматривается нарушения правил дорожного движения. Между тем, Правила дорожного движения не разрешают вмешиваться в управление транспортными средствами любым лицам, за исключением инструктора учебной сады, а поэтому действия Н. носят противоправный характер и он должен был нести ответственность по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Затруднения в квалификации вызывают нарушения, совершаемые велосипедистами. Правила дорожного движения запрещают велосипедистам: садить, но держась за руль; перевозить предметы или грузы, которые выступают за габариты велосипеда и др. По буквальному смыслу этих запретов их нарушения в случае наступления тяжелых последствий должны квалифицироваться по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). На практике, порой, допускаются ошибки при уголовно-правовой оценке таких нарушений. Например, гр-н В. двигался на велосипеде, на котором перевозил негабаритный груз. В пути следования он им создал помеху для движавшегося навстречу мотоциклисту. Последний, пытаясь объехать помеху, резко принял влево и опрокинулся, получив при этом средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения. Очевидно, что В. своими действиями создал на проезжей части аварийную обстановку и это повлекло указанные последствия, следовательно отказал в возбуждении уголовного дела из-за отсутствия в действиях В. состава преступления.

Передко совершаются нарушения водителями гужевых повозок, связанные с невыполнением или требований световой сигнализации. В соответствии с действующими правилами гужевые повозки в темное время суток или в условиях недостаточной видимости должны быть оборудованы световыми сигналами (спереди фонарь с белым светом, сзади - фонарь с красным светом и красным световозвращателем). Эти требования Правил дорожного движения зачастую не выполняются и такие нарушения приводят к тяжким последствиям.

Надо отметить, что по отношению к этим нарушениям в следственной и судебной практике пока нет единства. Так, вопрос об уголовной ответственности водителей гужевых повозок, допустивших рассматриваемое нарушение, в ряде случаев без должных оснований решается отрицательно. Например, водитель Т. на личной автомашине "Лигули" следовал по трассе со скоростью 40-50 км/час ввиду недостаточной видимости (туман). При подъезде к селу, на трассе перед автомашиной внезапно появилась гужевая повозка, которой управлял К. Она не была оборудована световыми сигналами, что не позволило водителю автомашины своевременно увидеть ее на проезжей части. Между автомашиной и гужевой повозкой произошло столкновение и Т. получил средней тяжести (менее тяжко) телесные повреждения; материальный ущерб составил 675 руб. Очевидно, что в действиях водителя гужевой повозки имелось нарушение правил дорожного движения, повлекшее транспортное происшествие. Следовательно, однако, прекратил уголовное дело против К. из-за отсутствия в его действиях состава преступления, не приняв во внимание допущенное им нарушение правил.

Подобные нарушения допускают и водители, оставляющие неисправные транспортные средства, прицепы на проезжей части, обочине без соответствующего ограждения. Правила дорожного движения

обязывает водителей с целью предупреждения водителей других транспортных средств о существующей опасности на дороге, при вынужденной остановке включать аварийную световую сигнализацию, а при ее неисправности или отсутствии выставлять на расстоянии 25-30 м позади транспортного средства знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь.

В отношении нарушений рассматриваемого вида, допускаемых водителями автотранспортных средств, и повлекших транспортные происшествия, в следственной и судебной практике также не существует единого подхода.

Например, на дороге была оставлена водителем грузовая автомашинна без соответствующего светового ограждения, вследствие чего произошло столкновение с этим автомобилем легкового автомобиля; материальный ущерб составил 480 руб. В возбуждении дела было отказано за отсутствием в действиях Х. состава преступления.

Имеются и случаи, когда виновных в этих нарушениях привлекают к уголовной ответственности по ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР). С. осужден народным судом по указанному обвинению за то, что он на трассе оставил грузовую автомашинну без светового ограждения и вследствие чего произошло столкновение этой и легковой автомашинны, причем водитель получил тяжкие телесные повреждения, а пассажир погиб.

Представляется, что оставление на дороге транспортного средства без светового ограждения находится в сфере действия общественных отношений, охраняемых не ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР), а ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). В данном случае транспортное средство является не источником повышенной опасности (не находится в движении), а препятствием для безопасности движения других транспортных средств. С точки зрения безопасности движения транс-

портник средств между оставленным грузом на проезжей части и автомобилем без ограждения нет существенной разницы. Между тем, некоторые авторы полагают, что оставление водителем груза на проезжей части без ограждения следует квалифицировать, при наличии предусмотренных законом последствий, по ст.213 УК РСФСР (ст.217 УК УССР), а те случаи, где нарушения, связанные с оставлением автомобиля на проезжей части без ограждения, при наличии тяжелых последствий, - по ст.211 УК РСФСР (ст.215 УК УССР). В указанных случаях сходство действий водителя (оставление на пути препятствий) очевидно. На них распространяются одни и те же требования по обеспечению в условиях недостаточной видимости световой сигнализацией. Поэтому такие нарушения при наступлении тяжелых последствий должны получать квалификацию по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР).

Необходимо упомянуть и о нарушениях, совершаемых должностными лицами дорожно-эксплуатационных, коммунальных и других организаций, которые не принимают своевременных мер по ограждению опасных участков (не закрывают канализационные люки на проезжей части, оставляют кучи щебня на проезжей части без ограждения и т.п.). При наступлении тяжелых последствий по этим причинам возможны два варианта ответственности виновных лиц. Если должностное лицо само осуществляет контроль за проведением работ и в ходе или по окончании их не выполняет требования безопасности, то при наступлении общественно опасных последствий оно должно нести ответственность по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). Здесь имеет место конкуренция общей нормы (ст.167 УК УССР) ст.172 УК РСФСР со специальной ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР), предусматривающей конкретный вид халатности должностного лица, а по общему правилу, при такой конкуренции применяется специальная норма. Если

же должностное лицо выполнение требований безопасности движения возложено в установленном порядке на другое лицо (бригадира, рабочего и т.п.), то в случае наступления транспортного происшествия, повлекшего тяжкие последствия, ответственность по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) несут эти лица, а в действиях должностного лица может быть ответственность по ст.167 УК УССР (ст.172 УК РСФСР).

Как свидетельствует анализ транспортных происшествий по этим причинам вопрос о привлечении лиц, виновных в подобных нарушениях к уголовной ответственности ставится редко. Например, мотоциклист наехал на открытый рабочий коммунальной службы канализационный люк, не имевший ограждения, и опрокинулся, получив тяжкие телесные повреждения. В возбуждении уголовного дела было отказано за отсутствием события преступления. Водитель легковой автомашины наехал на кучу щебня, которая оставлена без ограждения после ремонтных работ дороги. Водитель получил средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения; материальный ущерб составил 315 руб. В возбуждении уголовного дела и в этом случае было отказано за отсутствием события преступления, хотя со стороны соответствующего должностного лица (как и в первом случае) имелось нарушение, повлекшее транспортное происшествие с тяжкими последствиями.

Распространенными являются нарушения, совершаемые водителями автомо- и иного механического транспорта на железнодорожных переездах. Они выражаются в осуществлении движения через переезд, несмотря на то, что он закрыт автоматическим шлагбаумом, показан красный сигнал светофора или включена звуковая сигнализация. При наступлении тяжких последствий создаются основания для ответственности виновных лиц по ст.217 УК УССР (ст.213 УК

РСФСР). Это объясняется тем, что правила проезда через железнодорожные переезды одновременно регулируются и Правилами дорожного движения. Основным критерием квалификации действий виновного по той или иной статье УК выступает характер причиненного вреда, то есть какие общественные отношения больше всего пострадали от преступного посягательства. В связи с этим представляется, что обоснованно Э. осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) народным судом за то, что он, подъезжая на автомашине к железнодорожному переезду не остановил ее, когда начал закрываться шлагбаум, а продолжил движение. Как только выехал на переезд, автомашина по техническим причинам остановилась, в результате чего произошло столкновение с двигающейся дрезиной, которая сошла с рельс. Движение поездов на данном участке было дезорганизовано на три часа. Таким образом имело место посягательство на порядок и безопасность движения железнодорожного транспорта. Но практика квалификации подобных случаев не имеет единства. Например, М. осужден народным судом по ст.215 УК УССР (ст.211 УК РСФСР) за то, что он, управляя автобусом ПАЗ-651 при проезде через неохранный железнодорожный переезд, не убедился в безопасности движения, что привело к столкновению маневрового тепловоза с автобусом, в результате чего три пассажира получили средней тяжести (менее тяжкие) телесные повреждения.

Как представляется, в подобных случаях необходимо проводить разграничение, в основе которого лежит наступивший ущерб. Если в результате нарушения правил проезда через железнодорожный переезд причиняется ущерб главным образом отношениям, обеспечивающим безопасность движения автомото- и иного механического транспорта, то в таких случаях действия виновных необходимо квалифицировать по ст.215 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). В тех случаях, когда

нарушения приводят к наступлению тех или иных тяжких последствий для железнодорожного транспорта, то виновные лица должны привлекаться к уголовной ответственности по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР). Поскольку, как видно из приведенных примеров, ущерб обычно носит смешанный характер (в первом случае суд игнорировал ущерб автохозяйства, а во втором - ущерб бесперебойности движения) предпочтительна квалификация по совокупности.

Имеют место нарушения, совершаемые погонщиками (пастухами) скота, которые выражаются в оставлении скота на дороге или в непосредственной ее близости без присмотра. На практике данному виду нарушений в значительной части случаев не дается должная уголовно-правовая оценка. Так, водитель П., не имея технической возможности предотвратить наезд на корову, которая оказалась на проезжей части, совершил наезд на нее, в результате чего она погибла; материальный ущерб составил 650 руб. Следователь, однако отказал в возбуждении уголовного дела из-за отсутствия в действиях погонщика состава преступления, считая, что он не нарушил Правил дорожного движения.

Допускаются этой категорией лиц и нарушения, связанные с невыполнением порядка выгона скота в полосе отвода железнодорожного полотна. На расстоянии около 300 м от полотна выгон разрешается только на привязи, а на расстоянии до 200 м только под постоянным надзором. Нарушения этих требований приводит к гибели скота или другим тяжким последствиям, однако следственные органы идут по пути непризнания таких нарушений преступными. Так, гр-н М., которому было поручено пасти скот на полосе отвода, не обеспечил надзор за перемещением стада, в результате две коровы попали под локомотив и погибли. Следователь отказал в возбуждении уголовного дела по мотивам, что в действиях пастуха не установлено нарушения правил.

Значительное число нарушений, совершаемых погонщиками скота, связано с невыполнением или правил прогона скота через автодороги или прогона скота по проезжей части. Такие нарушения также создают аварийную обстановку, когда это происходит во время движения транспорта. Тем более, что нарушения нередко усугубляются тем, что погонщики ведут себя пассивно, не принимают мер освобождения проезжей части от скота и это способствует возникновению транспортных происшествий с гибелью скота. Однако, на практике и в этих случаях не ставятся вопросы о привлечении погонщиков к уголовной ответственности по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР). При этом:

При определении общественно опасных последствий ошибки допускались в тех случаях, когда речь шла о нарушениях, повлекших легкие телесные повреждения с кратковременным расстройством здоровья.

Законодатель, характеризуя данный вид телесных повреждений как "легкие", тем самым исключает возможность именовать их "тяжкими" последствиями каких-либо преступлений (см. ст.7^I УК УССР или ст.7^I УК РСФСР). Больше того, их причинение отнесено к мало-значительным преступлениям (см. ст.51 УК РСФСР). Распространительное толкование понятия "тяжких последствий" прямо противоречило бы позиции законодателя. Примеры такого толкования следствиями и судебными работниками приводит к серьезным ошибкам. Гр-н В. осужден народным судом по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) за то, что он, находясь в состоянии опьянения, во время перехода улицы создал аварийную обстановку на проезжей части, в результате чего произошло столкновение. Водитель автомобиля и пассажир получили легкие телесные повреждения с кратковременным расстройством здоровья. Между тем, несмотря на упорность дейст-

ний В., тяжких последствий, предусмотренных уголовным законом, (фактически не наступило).

Говоря о материальном ущербе, следует отметить, что большинство ошибок прежде всего было связано с неправильным выбором оценочных понятий. Для обоснования ответственности по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) используются понятия "значительного", "существенного" и "крупного" материального ущерба. Такое положение способствовало, в одних случаях, на практике, при наличии одинаковых последствий, привлекать к уголовной ответственности, а в других - освобождать от нее. Так, О. осужден по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) за то, что он создал на проезжей части аварийную обстановку, в результате чего была повреждена легковая автомашина. Сумма ущерба 250 руб. была признана следственными органами и судом существенной. В другом случае Д. был освобожден от уголовной ответственности из-за отсутствия в его действиях состава преступления, поскольку не наступил крупный материальный ущерб, хотя сумма последнего составила 310 руб.

Представляется, что наиболее точным является употребление понятия "значительный материальный ущерб". Оно позволяет учесть такие важные обстоятельства для обоснования ответственности как материальное положение потерпевшего, значение для него уничтоженного или поврежденного имущества (например, мотоцикла для инвалида) и стоимость имущества, дифференцированно подойти к определению минимальной величины материального ущерба, необходимого для решения вопроса об уголовной ответственности виновного.

Минимальным размером значительного материального ущерба, причиненного личному имуществу, можно считать в денежном выражении 200-300 руб. В основе такого вывода лежит размер среднего-

сячной заработной платы, составляющей в настоящее время около 200 руб. Вместе с тем при решении вопроса об отнесении материального ущерба к значительному следует учитывать как качественную, так и количественные критерии уничтоженного или поврежденного имущества. Пленум Верховного Суда СССР специально разъяснил, что "при решении вопроса о том, является ли материальный ущерб значительным или особо крупным следует учитывать не только стоимость, размер уничтоженного или поврежденного имущества в натуральном виде (вес, объем, количество предметов), но и его значение для народного хозяйства"¹. Определяя народнохозяйственное значение, например, погибшего скота или полученного увечья в результате транспортного происшествия, следует исходить из его породы (мясная, молочная), класса (элита-рекорд, элита, первый, второй), пола, возраста и других данных, характеризующих продуктивность животного.

Чтобы получить полное представление о развитии причинной связи между нарушением правил на том или ином виде транспорта и наступившими последствиями, необходимо, как правило, назначать техническую экспертизу. Ибо проходящие казуальные процессы во время совершения транспортного происшествия без заключения специалистов довольно трудно объяснить, а тем более понять сам "механизм" преступления.

На практике не всегда используются возможности технических экспертиз при расследовании происшествий, связанных с нарушением правил охраны порядка и безопасности движения транспорта, что и приводит к ошибочным выводам. Например, Н. был привлечен к уголовной ответственности за то, что он, перегоняя скот через доро-

¹ Радянське право, 1979, № 3, с. 86.

гу, создал аварийную обстановку для двигающегося мотоциклиста Х., в результате чего произошло столкновение мотоциклиста со стадом. Он получил телесные повреждения средней тяжести (мение тяжкие), а пассажир тяжело телесные повреждения. Дело было возвращено на дополнительное расследование для проведения автотехнической экспертизы, которой и было установлено, что причиной транспортного происшествия явились не только действия гр-на П., но и превышение мотоциклистом Х. скорости.

На основании заключения автотехнической экспертизы и уголовной ответственности был привлечен погонщик стада по ст.217 УК СССР (ст.213 УК РСФСР), а мотоциклист по ст.215 УК СССР(ст.211 УК РСФСР).

Из изученных уголовных дел лишь по 30% назначались экспертизы, а по отказам материалам только по 10% привлекались специалисты для консультаций относительно механизма происшествия; в остальных случаях следственные работники принимали решения самостоятельно, что нельзя признать правильным. Представляется, что во всех случаях, когда отказ в возбуждении дела обосновывается ссылкой на отсутствие причинной связи между действием и результатом, решение по делам данной категории принимается с выходом за пределы компетенции стадии возбуждения дела. В этих случаях дело должно быть возбуждено и версия об отсутствии связи подтверждена заключением экспертизы и другими доказательствами.

Определенные трудности возникают на практике при установлении вины в нарушении права нехищником. Этому способствовало в определенной мере постановление Пленума Верховного Суда СССР от 19 марта 1965 г. по делу В., где указано "по делу не установлено, что В. умышленно или тем более злобно создал опасную обста-

попытку на проезжей части". Подобный подход к определению вины в нарушении правил пешеходом представляется не совсем точным. Пленум рассмотрел действия В. в плане умышленной вины по отношению и к нарушению, и к последствию. В действительности же при оценке действий В. следовало бы исходить из неоднородности психического отношения к указанным элементам объективной стороны. Далее для уяснения содержания самого понятия "злостного характера поведения пешехода", необходимо обратиться к этимологическому пониманию слова "злостность". Оно означает "предумышленно намеренный", то есть такое поведение, которое связано с обдуманными намерениями, а это соответствует заранее обдуманному умыслу. Нет сомнения, что такая трактовка границ ответственности пешеходов не может отвечать ни типичной мотивации совершаемых ими нарушений с тяжкими последствиями, ни современным требованиям укрепления безопасности движения. Ее не разделяет и судебная практика. Вот лишь некоторые примеры из многих имеющихся. Гр-н К. осужден по ст.213 УК РСФСР (ст.218 УК УССР) за то, что он, переходя улицу в неустановленном месте, создал своими действиями на проезжей части аварийную обстановку, в результате чего произошло транспортное происшествие, повлекшее тяжкие последствия. В другом случае гр-н Ш. осужден по ст.217 УК УССР (ст.213 УК РСФСР) за то, что, с целью сесть в подъезжающий автобус, стал перебегать проспект и своими действиями на проезжей части создал аварийную обстановку, вследствие которой произошло транспортное происшествие, повлекшее общественно опасные последствия.

Почти из дословного совпадения выводов суда в приведенных примерах видно, что переход улиц пешеходом в неустановленном месте связан, по мнению суда, с определенной ситуацией, сформиро-

важней внезапно возникший умысел на совершение нарушения правил. Иными словами, привлечение пешехода к уголовной ответственности возможно за нарушение, отличающееся не только несущее злостный (предумышленный) характер. Наоборот, для нарушений со стороны пешеходов типичен умысел.

Привлечение пешеходов к уголовной ответственности возможно и при нарушении ими правил с такими последствиями по неосторожности. Необходимость такая обосновывается распространенностью происшествий по их вине. Так, по выборочным данным в отдельных регионах Украинской ССР совершается от 30 до 50% всех происшествий.

Но, вместе с тем, реализация этого требования предполагает необходимость, не ограничиваясь общей декларацией об обеспечении общепреventивного воздействия закона и практики его применения, проанализировать конкретные основания и пределы ответственности по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР) в случаях неосторожной вины в нарушении.

Разграничение косвенного умысла и самонадеянности в отношении последствий на практике представляет определенные трудности и требует анализа всей совокупности обстоятельств происшествия. Попытка обосновать вывод лишь на некоторых из этих обстоятельств, игнорируя другие, приводит к ошибкам в квалификации. Например, гр-н Б. осужден областным судом по ст. 78 УК УССР (ст. 86 УК РСФСР) за то, что он, следуя на тракторе С-30, с целью сокращения пути переехал через железнодорожные пути, не повредив их. На обратном пути он решил переехать через пути в том же месте. Чтобы не зацепить лопатой отвала за рельсы, он переехал полотно задним ходом. Поскольку в месте переезда находилась посадочная площадка, расположенная на 13 см выше железнодорожных путей, при выезде на нее

было создано усилие, вызвавшее сдвиг рельсово-шпальной решетки относительно своей оси, что стало причиной крушения товарного поезда.

Перезжая железнодорожные пути гр-н Б. сознавал нарушение правы проезда и понимал, что такие действия могут вызвать повреждение рельсов. Вместе с тем, он был уверен, что такие последствия не наступят. Его расчет основывался на том, что во время обратного проезда движение трактора производилось задним ходом и лопата была поднята на такую высоту, чтобы она не могла зацепить рельсы. Кроме того, виновный исходил из того, что он в этом же месте переехал через пути и не повредил их. Эти обстоятельства усиливали его уверенность, что в результате его действий повреждений не наступит. Однако Б. не учел того обстоятельства, что при въезде на посадочную площадку с другой стороны насыпи тяжелый трактор создаст усилие, которое вызовет сдвиг рельсошпальной решетки и повредит железнодорожные пути.

Таким образом, гр-н Б. не учел всех обстоятельств, которые должны были, по его мнению, предотвратить повреждение железнодорожного пути и его расчет на эти обстоятельства оказался легкомысленным. Это позволяет сделать вывод, что виновный повредил железнодорожный путь по преступной самонадеянности, а следовательно его действия необходимо было квалифицировать не по ст. 78 УК УССР (ст. 86 УК РСФСР), а по ст. 217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР).

Анализ судебной практики показывает, что при рассмотрении дел данной категории в большинстве приговоров не указывается, какие признаки обвиняемый признавал или не признавал, имели ли возможность и должен ли был предвидеть общественно опасные последствия, какова степень вины субъекта. Иными словами, не раскры-

вается содержание вины, не указывается ее форма, характер умысла или неосторожности, не обосновывается фактическими обстоятельствами дела вывод о субъективной стороне содеянного. По изученным автором делам только 30% приговоров содержит характеристику тех или иных признаков субъективной стороны.

Отсутствие надлежащего анализа вины в приговорах, как правило, отрицательно сказывается на решении вопроса об отграничении рассматриваемого преступления от сходных посягательств, о квалификации; мешает реализации предупредительно-воспитательных задач процесса. Поэтому было бы желательно указание со стороны высших судебных инстанций на то, что при установлении субъективной стороны преступления, предусмотренного ст.217 УК УССР (ст. 213 УК РСФСР), необходимо мотивировать в приговоре выводы о форме вины как по отношению к нарушениям правил, обеспечивающих охрану порядка и безопасности движения транспортных средств на том или ином виде транспорта, так и по отношению к наступившим последствиям.