Оглавление

Введение……………………………………………………………………………..3

 1. Уголовно-правовая характеристика автотранспортных преступлений.

1.1. История развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления…………………………………………………. 9

1.2.Транспортные преступления - общая характеристика…………………17-36

Заключение………………………….…………………………………………36-37

Список источников и литературы……………………………………………...... 38

Приложение А. Динамика дорожно-транспортной аварийности в России

Приложение В. Показатели аварийности в России по федеральным округам

в 2001 – 2006 г.г.

Приложение С. Число зарегистрированных транспортных преступлений и выявленных лиц, совершивших эти преступления, в России

Введение.

 Транспорт есть важнейшая составная часть инфраструктуры российской экономики, от его уровня развития и работы в значительной степени зависит успешное осуществление экономической стратегии государства.

 Серьезный вред нормальной деятельности транспорта причиняют транспортные преступления, состояние, структура и динамика которых в настоящее время крайне неблагоприятны. Анализ данных отечественной и зарубежной статистики показывает, что ежегодно в мире регистрируется около 60 миллионов дорожно-транспортных происшествий, в результате которых более 500.000 человек погибают и свыше 10 миллионов человек получают телесные повреждения различной степени тяжести. Число жертв дорожно-транспортных происшествий в развитых странах ежегодно увеличивается в среднем на 10%. Не удивительно, что «автосмерть» сейчас вышла на третье место в мире после смерти от сердечно-сосудистых и раковых заболеваний. Причем общий риск гибели человека наиболее выражен при передвижении автомобильным транспортом. Именно он в 12 раз опаснее морского и речного, в 3 раза железнодорожного и в 1,5 раза – воздушного[[1]](#footnote-1).

 Ежегодно в России участниками дорожного движения совершаются около 160 тысяч дорожно-транспортных происшествий, гибнут около 30.000 человек и около 180.000 получают ранения. Социально экономический ущерб от аварий составляет около 192 миллиардов рублей[[2]](#footnote-2). Статистические данные показывает о увеличении аварийности в России (см. приложение А)[[3]](#footnote-3). По ее уровню (с учетом тяжести последствий ) наша страна вышла на первое место в мире.

 Анализ приведенных данных свидетельствует, что, начиная с 2001 года, идет скачкообразный рост дорожно-транспортной аварийности по всем основным параметрам. Причем наивысших показателей этот рост достигает в последние годы. Если взглянуть на распределение аварийности по федеральным округам, то можно у видеть, что наш, Уральский округ является наиболее криминогенным по данным показателям (см. приложение В)[[4]](#footnote-4).

 При анализе имеющихся данных о числе зарегистрированных транспортных преступлениях в России можно сразу же увидеть, что из всех видом транспортных преступлений лидерство занимает нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Удельный вес этого преступления в общей структуре транспортной преступности составляет 62,8 %.

 Содержательный анализ приведенных в таблице 8 данных свидетельствует о том, что доминируют в структуре транспортных преступлений неосторожные транспортные преступления (более 63%). В этой связи следует отметить, что если неосторожные преступления в общей структуре преступности составляют в наше время 15-20%, то в структуре самой неосторожной преступности преобладают как раз именно нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта (75%). Таким образом, «ядро» всей неосторожной преступности образуют в основном транспортные преступления, ответственность за которые предусмотрена статьёй 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации.

 Изложенное позволяет сделать вывод о весьма большой распространенности и достаточно высокой степени общественной опасности транспортных происшествий. Но из этого, отнюдь, не следует, что современное развитие транспорта с фатальной неизбежностью определяет значительный уровень аварийности. Напротив, в современных условиях развития высоких технологий в сфере транспортной деятельности появляется и противоположная тенденция – эффективное предупреждение подобных деяний. Хотя, с одной стороны, научно-технический прогресс вызывает некоторые отрицательные последствия, с другой стороны, в процессе его развития вырабатываются инструменты для смягчения или полного устранения этих последствий, а главное – для их предупреждения в будущем.

 Отмеченная тенденция реализуется в основном через техническую политику государства. Объективности ради необходимо подчеркнуть, что если развитие транспорта во всем мире (с учетом процесса глобализации) происходит в условиях возрастания технической вооруженности во всех сферах человеческой деятельности, в обстановке интенсификации научно-технического прогресса, с которым связан прежде всего существенный качественный рост различных видов транспорта, его дальнейшее совершенствование, повышение надежности и безопасности работы, то в России ( в силу переживаемого ею системного кризиса) эта тенденция пока «пробуксовывает». В результате техника морально и физически устаревает, транспортный парк катастрофически ветшает, транспортные средства эксплуатируются с грубейшими отступлениями от соответствующих правил, что не может в конечном счете не сказаться отрицательно на безопасности транспортной деятельности.

 В то же время следует иметь в виду, что «в предупреждении негативных последствий научно-технической революции большая роль принадлежит не только мероприятиям технического характера, но и праву»[[5]](#footnote-5). Среди различных правовых мер, направленных на предупреждение негативных последствий дорожно-транспортных происшествий, определенное место должна занимать уголовно-правовая борьба с ними.

 Определенную роль среди мероприятий Российского государства по предотвращению несчастных случаев на транспорте играют и меры уголовно-правового характера. Они применяются в отношении тех неправомерных деяний на транспорте, которые отнесены российским законодательством к преступным. Реализация указанных уголовно-правовых норм способствует укреплению общественной дисциплины, без чего невозможно обеспечить прочный общественный порядок в стране.

 Анализ судебной практики свидетельствует о необходимости тщательного изучения действующего уголовного законодательства об автотранспортных преступлениях и научного обобщения опыта его применения следственными и судебными органами и по совершенствованию этого законодательства и практики его применения.

 Объектом исследования данной работы выступают теоретические и практические вопросы уголовной ответственности за преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств(ст. 264 УК РФ).

 Предмет исследования включает в себя:

- нормы отраслевого законодательства, регулирующего охрану правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств;

- ранее действующие уголовно – правовые нормы, обеспечивающие охрану правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- современные уголовно – правовые нормы, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств;

- правоприменительные акты надзорно – контрольных органов, прокуратуры и органов внутренних дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- приговоры судов по делам данной категории;

- научная и научно – практическая литература, монографии, статьи в периодических изданиях касающихся рассматриваемых вопросов.

 Данная квалификационная работа имеет следующие цели исследования:

- анализ и разработка проблемных вопросов уголовной ответственности и наказание за преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- анализ понятий, используемых при конструировании состава преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- изучение и обобщение материалов следственной и судебной практики по рассматриваемой категории дел;

- анализ причин преступности и условий, способствующих их совершению.

 Задачами исследования являются:

- исследование уголовного законодательства, обеспечивающего соблюдение охраны правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с момента появления подобной нормы в уголовном праве России;

- проведение анализа элементов состава преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ, с указанием особенностей данного состава, проведение отграничения его от смежных составов;

- разработать предложения по совершенствованию действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за рассматриваемый вид преступления.

 Методологическую основу исследования составляют общие положения логики, философии, юридических наук. При написании работы использовались историко – правовой, системно – структурный, сравнительно – правовой, логический и другие методы исследования.

 Теоретическую основу исследования данной квалификационной работы составляют труды таких учёных как: Н.С. Алексеева, Н.Н. Белокобыльского, М.С. Гринберга, Ф.А. Гусейнова, М.А. Ефимова, В.И. Журавлева, Б.Л. Зотова, К.М. Карацева, В.И. Касынюка, Е.В. Кичигиной, З.Г. Корчеевой, А.С. Кузьминой, Б.А. Куринова, В.В. Лукьянова, Ю.И. Ляпунова, И.Г. Маландина, В.И. Ткаченко, В.П. Тихого, В.И. Хомича, А.И. Чучаева, В.Е. Элимова, А.И. Коробеева и многих других.

 Данная работа состоит из введения, двух глав и четырех параграфов, заключения, списка литературы и трех приложений с таблицами. В первой главе исследована история развития законодательства за автотранспортные преступления в России и дана общая характеристика автотранспортным преступлениям в современный период. Во второй главе проведен юридический анализ нарушений правил дорожного движения и квалифицирующих и особо квалифицирующих признаков данного деяния, а также отгрничение его от смежных составов преступлений (ст.ст.168 и 268 УК РФ).

 Таким образом, можно сделать вывод, что выбранная тематика дипломной работы достаточно актуальна, так как данная отрасль правоотношений динамично развивается и необходимо освещение, систематизация нормативно-правовой базы а также общий анализ судебной практики по данной проблеме для того, чтобы работники правоохранительных органов могли использовать это в своей работе во избежание судебных ошибок. А выбранные методы исследования представляют собой объективно подобранные, с помощью которых познается предмет данной дипломной работы.

1. Уголовно правовая характеристика автотранспортных преступлений.
	1. История развития Российского уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления.

 Современная трактовка «транспортные преступления» предполагает необходимость исторического анализа не только условия, в которых происходило формирование уголовного законодательства в области борьбы с этими деяниями, но и особенностей развития самого законодательства, его направлений, тенденций. По вполне понятным причинам история борьбы с транспортными преступлениями не уходит в глубь веков: транспорт как таковой (за исключением, гужевого) в России появился сравнительно недавно. Порядок движения по российским дорогам в 17-18 в.в. был регламентирован правилами и предписаниями и касался гужевого транспорта[[6]](#footnote-6)1. К нарушениям относились несоблюдение требований к исправному содержанию технических сооружений на дорогах, а так же деяния, которые воспрепятствовали, затрудняли или делали невозможным следование по путям сообщения ( простой на дороге, задержание другого проходящего гужевого транспорта ).

 Одно из первых упоминаний об уголовной ответственности за транспортные преступления встречается в законодательстве России 17 века. Прообразом такого преступления можно считать, по-видимому, деяние, ответственность за которое устанавливалась ст.17 гл.22 Соборного уложения 1649г.. Уголовно-наказуемыми признавались действия лица, которое «с похвалы или с пьянства, или с умыслом наскачет на лошади на чью жену, и лошадью ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит…» В 1762 году для лихачей была введена смертная казнь. [[7]](#footnote-7)2

 ВместетСм.: Росство Х-ХХ вево Х-ХХ векров.сить размеры штрафных санкций к таким лицам в два раза.ивидуальных средств;рну ивающих меры с тем как казус, т.е невиновное причинение вреда, квалифицировались действия ездока, который «без хитрости» (по случайному стечению обстоятельств) не смог удержать лошадь, причинившую смерть потерпевшему, «потому что лошадь от чего испужався, и узду изорвав разнесет, и удержать ея будет немощно».

 Законодательство ХIХ – начала ХХ века рассматривало подобного рода деяния преступлениями, совершенные против общества, признавая в качестве общего признака факт нарушения правил определенного рода. Вычленяя в этой связи нарушения норм о сухопутных сообщениях. Коллектив авторов Козаченко И.Я., Незнамова З.А. и Новоселов Г.П. приводят пример об Уложении о наказаниях уголовных и исправительных, которое относило к ней неисполнение возложенных обязанностей по надлежащему содержанию дорог, мостов, переправ и т.п., с одной стороны, и пользованию железной дорогой (ее повреждение, загромождение и т.п.)- с другой. Вторая разновидность нарушений непосредственно касалась речного транспорта и подразумевала повреждения гидротехнических сооружений (шлюзов, плотин и т.д.) или судна, незаконные поборы, неисправное содержание речного водного пути и соответствующего оборудования, прием на работу лиц, явно неспособных к исполнению обязанностей на речном транспорте, недостаточный надзор за работой эксплуатационных служб. Особенно много статей посвящалось третьей разновидности – нарушениям постановлений о торговом мореплавании, регулировавших не только безопасность пользования морского транспорта, но и иные вопросы (смена наименования судна, его купля-продажа, выполнение обязанностей корабельщиками, штурманами, проводниками и т.д.)

 По мере появления новых видов транспортных средств, развития транспортной инфраструктуры в законодательстве России устанавливались и новые виды уголовно-правовых запретов. Уже в «Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г.» содержалась довольно обширная группа норм об ответственности за нарушение различных правил обращения с транспортными средствами. Все они подразделялись на три категории: нормы о сухопутном сообщении; о речном транспорте; о морском транспорте. В «Уголовном уложении 1903 г.» нормы об ответственности за транспортные преступления вошли в качестве составной части в раздел о преступлениях, связанных с ненадлежащим производством строительных работ и пользованием средствами связи. Если отбросить некоторые частные случаи нарушений правил эксплуатации (например, незаконное разведение огня на береговом околомаячковом пространстве, сброс балласта в неустановленном месте), то применительно к морским и речным судам общим основанием уголовной ответственности выступало «неисполнение установленных законом или обязательным постановлением правил: о постройке, снаряжении и содержании судов; о движении судов по водным путям; о загрузке и выгрузки судов; о содержании пристаней и пользовании ими; о пользовании находящимися в портах кранами, складочными магазинами и иными сооружениями и приспособлениями или отведенными участками портовой территории».[[8]](#footnote-8) На железнодорожном транспорте различались деяния, совершаемые лицами, состоящими на службе (« неисполнение установленных законом или обязательным постановлением правил о перевозке пассажиров или грузов и о полицейском железнодорожном надзоре»), начальствующим составом эксплуатационных служб (принятия на службу лица не способного выполнять обязанности по эксплуатации железной дороги), пассажирами (нарушение правил для публики на железных дорогах) и иными лицами («переезд, переход или перетаскивание чего – либо через железную дорогу в то время, когда это недозволенно», загромождение железнодорожного полотна, нарушение правил о сооружениях и работах вблизи линии железной дороги). Число таких норм возросло, а ответственность за транспортные преступления заметно дифференцировалась[[9]](#footnote-9).

 Несколько иную систему транспортных преступлений закреплял УК РСФСР 1926 года, который в первоначальной редакции не упоминал о несоблюдении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного и водного транспорта. В 1929 году была введена статья о разрушении или повреждении железнодожного и иного путей сообщения, сооружений на них, предостерегающих знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна. В 1931 году ЦИК и СНК приняли постановление «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транпорта», в результате чего появился еще один состав преступления. «Нарушение работником транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т.п.), если это нарушение повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми, несвоевременную отправку поезда и судов, скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и другие действия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности и безопасности движения». В связи с утверждением в 1935 году Воздушного кодекса Союза ССР были установлены уголовно-правовые санкции за нарушение работниками гражданской авиации своих служебных обязанностей, если это повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение воздушного судна, земного оборудования для полетов или несчастный случай с людьми. Одновременно была сформулирована норма, которая признавала наказуемым нарушение правил международных полетов: влет в СССР и вылет из СССР без разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полетов и т.п.

 Дополняя в дальнейшем УК РСФСР 1926года иными составами (в том числе об ответственности лиц, достигших 12-летнего возраста, за совершение действий, способных вызвать крушение поезда), законодатель при этом обходил молчанием вопрос об уголовно-правовой оценке нарушений правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта.[[10]](#footnote-10)

 Между тем с развитием автомобильной промышленности, ростом автопарка, интенсификацией движения по дорогам страны обеспечение безопасности такого движения становилось все более серьезной проблемой. Пробельность уголовного закона длительное время затрудняла работу автотранспорта. В судебной практике такие деяния квалифицировались по статьям о преступлениях против личности, либо как нарушение обязательных постановлений об охране порядка на транспорте, либо как преступно-небрежное отношение исполнение водителем своих служебных обязанностей.

 Пленум Верховного Суда СССР от 26 мая 1932 года разъясняет, что работники автотранспорта за аварии с человеческими жертвами по общему правилу должны привлекаться к ответственности по статье 111 УК РСФСР; в исключительных случаях, когда нарушение правил вождения автотранспорта повлекло массовые человеческие жертвы, гибель ценного государственного имущества и другие исключительно серьезные последствия, действия водителя по могут квалифицироваться по п.«*в»* ст.59 УК РСФСР[[11]](#footnote-11).

 Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 29 декабря 1936 г. приравняло преступные нарушения трудовой дисциплины работников автотранспорта и городских железных дорог к таким же деяниям на железнодорожном и водном транспорте, указав на необходимость квалификации этих нарушений по п.«*в» ст.* 59 УК РСФСР уже без обязательной ссылки на аналогию. Наконец, Постановлением Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. все автотранспортные преступления подразделялись на совершенные работниками автотранспорта и иными лицами, с предписанием квалифицировать первые по п. «*в»* ст. 59 УК РСФСР, а вторые – по статьям о преступлениях против личности[[12]](#footnote-12). Этот пробел привел к отсутствию единства в квалификации преступных нарушений правил безопасности движения автотранспорта, смешению их с другими деяниями, особенно в процессе квалификации действий водителей, не являющихся работниками автотранспорта. Определенные трудности возникли при решении таких вопросов, как квалификация действий водителей-стажеров, водителей, являющихся работниками автотранспорта и не имеющих права на управление транспортными средствами, водителей, отстраненных от работы администрацией, должностных лиц, нарушающих правила эксплуатации автотранспорта[[13]](#footnote-13).

 Таким образом, особое значение транспорта как одной из важных отраслей народного хозяйства обусловило постоянное совершенствование уголовного законодательства, направленного на усиление борьбы с посягательствами на его нормальную, безопасную работу. В то же время нельзя не отметить такие недостатки, как отсутствие стройной системы транспортных преступлений, несовершенство законодательной конструкции отдельных норм, наличие серьезных пробелов.

 Анализ тенденции развития уголовного законодательства после принятия УК РСФСР 1960 года, позволяет установить следующие особенности уголовно-правовой политики в сфере борьбы с транспортными преступлениями:

- подверглись криминализации нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта или городского электротранспорта работников этих видов транспорта (ст.211 УК РСФСР)[[14]](#footnote-14);

- нарушение правил безопасности движения автомототранспорта лицом, не являющимся работником автомототранспорта (ст.212 УК РСФСР);

 - нарушение действующих на транспорте правил (ст.213 УК РСФСР); законодатель, не ограничиваясь введением в уголовное законодательство новых составов преступлений, включал в эти составы новые квалифицирующие признаки.

 В 1968 году статья 211 УК РСФСР дополнилась частью 3, содержащей в качестве квалифицирующего признака указание на наступление последствий в виде «гибели нескольких лиц».

 В целом и по содержанию и по конструкции группа норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, в момент принятия УК РСФСР 1960 г. отвечала достигнутому на тот период уровню развития уголовно-правовой и уголовно-политической мысли[[15]](#footnote-15).

 Не смотря на уже имевшиеся в то время предложения о выделении в Уголовном кодексе РСФСР самостоятельной главы «транспортные преступления», эта идея не была воспринята[[16]](#footnote-16). Составы транспортных преступлений оказались «рассеянными» по разным главам УК РСФСР, что является, одним из серьезных недостатков действующего в ту пору уголовного законодательства[[17]](#footnote-17).

 Дальнейшие исторические события лишь подтвердили целесообразность системного изложения норм об ответственности за транспортные преступления, ибо с появлением новых видов, ростом числа транспортных средств, увеличением масштабов негативных последствий транспортной деятельности возникла настоятельная необходимость в декриминализации ряда деяний, посягающих на безопасное функционирование транспорта, в результате чего группа транспортных преступлений стала расти буквально на глазах. Объединить же их в одну главу без существенной ломки сложившейся системы Особенной части УК практически невозможно. По вполне понятным причинам законодатель не может произвольно изменять уже сложившуюся систему права. Это удалось сделать лишь в процессе разработки и принятия УК РФ 1996 г[[18]](#footnote-18).

 Практическая реализация такой идеи – одна из новелл УК РФ 1996 года, положительное значение которой вряд ли может вызывать сомнение. Не является неожиданным и исключение из главы угона транспортных средств, ибо определенные коррективы на этот счет были сделаны в последние годы еще применительно к УК РСФСР 1960 года. Имеет свои веские причины и наличие нормы более общего характера, и декриминализация самовольной остановки поезда. Перечень различного рода усовершенствований можно было бы продолжить, но для общей характеристики рассматриваемого вида преступлений более актуально ответить на вопрос о том, на сколько правомерным является включение в эту главу некоторых деяний и прежде всего оставление места дорожно – транспортного происшествия. Если учесть, что она именуется «Преступление против безопасности движения и эксплуатации транспорта», то логически сделать вывод: в данной главе речь должна идти лишь о деяниях, каким – либо образом сказывающихся на безопасности пользования транспортом. Вряд ли необходимо объяснять, что факт оставления места происшествия не создает опасности для движения или эксплуатации транспорта. Аналогичное можно сказать о неуказанном капитаном судна помощи терпящим бедствие. В обоих случаях объект уголовно – правовой охраны иной, и эти деяния более основательно считать преступлениями против личности. Столь же сомнительно считать, что несоблюдение правил международных полетов влечет за собой ответственность в силу нарушения правил безопасности, ибо существует специальная статья (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта), объектом защиты которой как раз и выступают такие правила. Отмечая некоторую условность включения части деяний в число транспортных преступлений (она касается, кстати, и признания транспортом магистральных трубопроводов), можно различать среди них деяния, нарушающие безопасность пользования транспортными средствами (ст. 263, 264, 266, 267, 268 УК РФ), и деяния, не нарушающие такой безопасности (ст. 265, 269, 270, 271 УК РФ). Совсем недавно законодатель пошел по пути совершенствования данной главы УК РФ, Федеральный закон Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. N 162-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации"[[19]](#footnote-19)

, внес существенные изменения в главу 27 УК РФ, из вышеуказанных статей в результате ст.265 признана утратившей силу, остальные претерпели изменения в части санкций, санкции по некоторым статьям уменьшены, другие увеличены, но вопрос данных изменений и их целесообразности является спорным.

 Таким образом глава 27 УК РФ содержит 8 статей, предусматривающих санкции за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

 Далее следует исследовать общую характеристику транспортных преступлений.

1.2.Транспортные преступления - общая характеристика.

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

И. Г. Маландин к автотранспортным преступлениям относит «совершенное лицом по неосторожности или умышленно общест­венно опасное действие либо бездействие, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автомототранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению (или реальной возможности наступления) указанных в законе тяжких по­следствий». Это определение с некоторыми модификациями вос­производит в своей работе и А. С. Кузьмина и В. В. Лукьянов[[20]](#footnote-20), подчеркивая известную неточность термина «автотранспортные преступления» (им не охватываются преступле­ния, совершаемые с использованием целого ряда других механиче­ских транспортных средств), предложил ввести в научный оборот понятие «дорожно-транспортные преступления», т. е. правонаруше­ния, которые выражаются в виновном нарушении тех или иных пра­вил, относящихся к обеспечению безопасности движения, и влекут за собой уголовную ответственность. Примерно так же определяет дорожно-транспортное преступление Н. В. Якубенко.[[21]](#footnote-21)

Учитывая то обстоятельство, что в уголовном законе нет опре­деления транспортных преступлений, исследование этой проблемы в теории уголовного права следует признать оправданным. Изучение категории «транспортные преступления» на уровне отдельного и единичного способствует созданию общего определения рассматри­ваемого понятия.

Вместе с тем в уголовно-правовой доктрине было высказано сомнение в целесообразности широкого использования этого терми­на, так как будучи не совсем точным, он может породить «непра­вильное представление о том, что деятельности транспорта органи­чески присущи какие-то преступления». Термин «транспортные преступления» (во всяком случае для обозначения им соответст­вующей главы УК РФ) в настоящее время не признает удачным И. М. Тяжкова. Предлагается поэтому в качестве эквивалента по­нятия «транспортные преступления» использовать иные выражения:

«преступления, нарушающие правильную работу транспорта», «пре­ступления, нарушающие нормальную деятельность транспорта». Думается, что эти опасения лишены каких - бы то ни было оснований. В противном случае пришлось бы поставить под сомнение право­мерность упоминания в законодательстве и употребления в научном лексиконе понятий «экономические», «экологические», «компью­терные», «половые» преступления. К тому же предложенные экви­валенты чересчур громоздки, а главное — не точны, ибо транспорт­ные преступления посягают не на правильную работу транспорта или нормальную его деятельность, а на иные общественные отно­шения.

Попытку восхождения от единичного к общему при определе­нии понятия транспортных преступлений предприняли в свое время Н. С. Алексеев и Б. А. Куринов.[[22]](#footnote-22) Первый, транспортным преступле­нием считал «такое общественно- опасное действие или бездействие, которое непосредственно посягает на правильную, отвечающую ин­тересам ... государства работу транспорта». Второй к транспорт­ным преступлениям относил «такие преступные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта» .

Оба определения не лишены, на наш взгляд, ряда существенных недостатков. Во-первых, они не отражают всех наиболее устойчи­вых и характерных признаков транспортных преступлений, акцен­тируя внимание лишь на отдельных из них. Во-вторых, если опреде­ление Н. С. Алексеева страдает чрезмерной широтой (посяга­тельство на правильную работу транспорта не всегда сопряжено с угрозой безопасности его функционирования), то дефиниция Б. А. Куринова, напротив, содержит слишком узкую трактовку транспортных преступлений (посягательство на безопасность дви­жения транспорта не охватывает угрозу безопасности его эксплуата­ции).

Исходным моментом для определения понятия транспортных преступлений должна служить мысль, что эти преступления посяга­ют на общественные отношения в сфере безопасного функциониро­вания (движения и эксплуатации*)* транспортных средств. Безопас­ность функционирования транспорта включает в себя довольно широкий круг общественных отношений, связанных не только с осуществлением безаварийной работы транспортных средств, но и с охраной жизни и здоровья людей, ценного имущества, окружающей природной среды.[[23]](#footnote-23) Правильнее поэтому было бы именовать всю со­вокупность указанных отношений «безопасностью транспортопользования». Но и при существующем подходе термином «безопасность функционирования транспорта» можно достаточно адекватно отра­зить всю специфику тех общественных отношений, которые состав­ляют содержание рассматриваемого понятия. Под безопасностью функционированиятранспорта мы понимаем такое состояние транс­портной деятельности, которое исключает причинение вреда жизни и здоровью людей, транспортным средствам, материальным ценно­стям, окружающей природной среде и обеспечивается мерами эко­номического, технического, организационного, социального и пра­вового характера.

Переход от этой общей схемы к содержательному анализу су­щества отношений, нарушаемых транспортными преступлениями, затрудняется тем обстоятельством, что даже в действующем уголов­ном законодательстве (с учетом выделения в УК РФ 1996 г. само­стоятельной главы «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта») нормы о транспортных преступлениях расположены в различных главах, а отнюдь не в одной только гл. 27 УК.[[24]](#footnote-24) Законодательство, таким образом, не может служить достаточно четким ориентиром для определения круга общественных отноше­ний, которым причиняется вред транспортными преступлениями. В результате возникает следующее противоречие: чтобы установить содержание отношений, нарушаемых транспортными преступле­ниями, необходимо знать перечень этих преступлений, а чтобы со­ставить представление о таком перечне, надо уяснить содержание этих отношений. Создается порочный круг. Выходом из него может стать предварительный отбор группы преступлений, посягающих, по мнению исследователя, на общественные отношения в сфере безопасного функционирования транспорта, выделение в этих пре­ступлениях признаков и свойств, наиболее негативно воздействую­щих на интересы безопасного функционирования транспорта, и лишь затем — интегрирование этих элементов в систему интере­сующих нас отношений.[[25]](#footnote-25)

 Отталкиваясь от этих методологических положений, перейдем к анализу действующего уголовного законодательства в целях обна­ружения в нем искомых составов преступлений. УК РФ 1996 г. со­держит определенную группу норм, предусматривающих ответст­венность за преступные посягательства на общественные отношения в сфере безопасного функционирования различных видов транспор­та. Причем по версии законодателя «исконно» транспортными могут считаться лишь преступления, включенные в главу 27 УК «Преступ­ления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», а именно:

1. нарушение правил безопасности движения и эксплуатации
железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263
УК);
2. нарушение правил дорожного движения или эксплуатации
транспортных средств (ст. 264 УК);
3. оставление места дорожно-транспортного происшествия
(ст. 265 УК);
4. недоброкачественный ремонт транспортных средств и вы­
пуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266
УК);
5. приведение в негодность транспортных средств или путей
сообщения (ст. 267 УК);
6. нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу
транспорта (ст. 268 УК);
7. нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуа­-
тации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК);
8. неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие
(ст. 270 УК);

— нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК).[[26]](#footnote-26)

Объективности ради отметим, что в процессе реформирования российского уголовного законодательства предлагались de lege ferenda и иные модели системы норм о транспортных преступлениях. В частности, автором настоящей работы в минюстовском проекте УК РФ была разработана глава «Транспортные преступления» с другим набором норм и иной их конфигурацией.

В процессе создания оптимальной системы нормоб ответст­венности за транспортные преступления законодатель России уточ­нил круг преступного и уголовно наказуемого. Из этого круга изъя­ты деяния, предусматривавшиеся ч. 2 ст. 85, ст. 211 , 213 УК РСФСР. Декриминализация указанных преступлений стала возмож­ной в основном в силу их малозначительности и невысокой степени общественной опасности личности нарушителей. Вместе с тем круг транспортных преступлений был расширен за счет криминализации оставления места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК), недоброкачественного ремонта всех видов транспортных средств (ст. 266 УК), приведения их в негодность и блокирования транспортных коммуникаций (ст.267 УК). К положительным сторонам главы 27 УК РФ следует также отнести: отказ законодателя от криминализации неосторожных деликтов создания опасности, унификацию призна­ков объективной стороны многих транспортных преступлений, за­мену некоторых оценочных категорий формализованными понятия­ми, типизацию квалифицированных и особо квалифицированных видов деяний, устранение рассогласованности между санкциями од­нотипных составов транспортных преступлений и др.[[27]](#footnote-27)

 К сожалению, предложенная российским законодателем система норм об ответственности за транспортные преступления оказалась не свободной и от целого ряда серьезных недостатков. Во-первых, она охватывает далеко не все преступления, действительно пося­гающие на безопасность функционирования транспорта прежде всего о таких классических транспортных преступлениях, как неправомерное завладение автомобилем или иным транспорт­ным средством без цели хищения (ст. 166 УК), угон, а равно захват воздушного или водного судна либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК), отнесенных к посягательствам на другие объ­екты. Подход законодателя к оценке этих преступлений выглядит крайне нелогично в силу того, что одна из упомянутых норм оказа­лась в новом УК в главе о преступлениях против собственности (ст. 166), а другая — в главе о преступлениях против общественной безопасности (ст. 211).

 В главе «Преступления против безопасности движе­ния и эксплуатации транспорта» УК России обнаружились две но­веллы, предусматривающие ответственность за посягательства не на безопасность функционирования транспорта, а на иные обществен­ные отношения: нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК), нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК)[[28]](#footnote-28).

 Нельзя отнести к категории транспортных и преступление, пре­дусмотренное ст. 271 УК. Нарушение правил международных полетов есть лишь одна из разновидностей нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, о которых идет речь в диспозиции ст. 263 УК. Если бы законодатель рассмат­ривал первое преступление как посягательство на общественные отношения в сфере безопасного функционирования воздушного транспорта, его выделение в самостоятельный состав было бы ли­шено всякого смысла, ибо оно полностью охватывается признаками ст. 263 УК. Остается поэтому заключить, что криминализация дан­ного деяния предпринята законодателем в первую очередь для за­щиты от посягательств на неприкосновенность Государственной границы России. Общественные отношения в этой области и необ­ходимо рассматривать в качестве объекта данного преступления.

Особую группу образуют нормы, устанавливающие ответствен­ность военнослужащих за нарушение правил вождения или эксплуа­тации машин (ст. 350 УК), нарушение правил полетов или подготов­ки к ним (ст. 351 УК), нарушение правил кораблевождения (ст. 352 УК). Внешне (с объективной стороны) эти деяния ничем не отлича­ются от преступлений, включенных в группу транспортных, однако в характеристиках их объекта и субъекта имеются существенные различия. Указанные преступления совершаются военнослужащими либо военнообязанными во время прохождения ими учебных или поверочных сборов, посягают на установленный порядок несения воинской службы и, следовательно, являясь по существу транспорт­ными преступлениями, в предложенную законодателем систему не вписываются.

В юридической литературе можно встретить различные класси­фикации транспортных преступлений.

Так, Г. П. Новоселов подразделяет их на деяния, нарушающие безопасность пользования транспортными средствами (ст. 263, 264, 266. 267, 268 УК), и деяния, не нарушающие такой безопасности (ст. 265, 269, 270, 271 УК).[[29]](#footnote-29) Уточненный вариант этой классифика­ции, предложенный В. П. Малковым, выглядит так: а) преступления, сопряженные с нарушением правил безопасности движения и экс­плуатации транспортных средств (ст. 263-265, 271 УК); б) иные транспортные преступления, связанные с обеспечением безопасных условий функционирования транспорта (ст.266-268, 270 УК РФ);

в) иные транспортные преступления (ст. 269 УК).[[30]](#footnote-30)

 А. И. Чучаев и Ю. А. Красиков все рассматриваемые преступле­ния, в зависимости от их направленности делят на две группы:

1) деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта (ст. 263, 264, 266-269 УК); 2) иные деяния в сфере функ- ционирования транспорта (ст. 265, 270, 271 УК).[[31]](#footnote-31) Присоединяясь к данной классификации, И. М. Тяжкова напол­няет ее иным содержанием.[[32]](#footnote-32) В первую группу она включает деяния, предусмотренные ст. 263, 264, 265, 271УК, во вторую—преступле­ния, предусмотренные ст. 266, 267, 268, 269, 270 УК. Свою позицию она мотивирует тем, что: а) ремонт, о котором говорится в ст. 266 УК, осуществляется не в процессе движения, а стационарно, выпуск же в эксплуатацию ограничивается лишь дачей разрешения на по­ездку; б) субъектами ст. 268 УК не являются лица, управляющие какими-либо из перечисленных в ст. 263 и 264 УК видов транспорта; в) хотя в ст. 270 УК речь идет о движении водного транспорта, од­нако оно не создает угрозу безопасности судовождения и эксплуата­ции флота и поэтому не может быть отнесено к первой группе.

 Основанием для выделения транспортных преступлений в само­стоятельную группу служит единство их родового объекта[[33]](#footnote-33)*.* Под ним следует понимать отношения, связанные с общественной безопасно­стью в сфере функционирования транспортных средств.

В теории уголовного права категория «общественная безопас­ность» определяется по-разному.

По мнению М. С. Гринберга, отношения общественной безопас­ности представляют собой «систему социального взаимодействия, посредством которой люди регулируют свой "обмен веществ" с природой, ставят его под свой общий контроль, вместо того, чтобы он господствовал над ними»[[34]](#footnote-34).

В. П. Тихий считает, что общественная безопасность есть сис­тема общественных отношений, обеспечивающих предотвращен Источником повышенной опасности признаются транспортные средства.

В последнее время в литературе по проблемам борьбы с транс­портными преступлениями выдвигаются такие определения понятия общественной безопасности, которые выделяют ее специфические признаки. Так, А. С. Кузьмина полагает, что общественная безопас­ность представляет собой совокупность общественных отношений, которые обеспечивают такие условия жизни людей, при которых исключается причинение им физического, морального или имуще­ственного вреда. Безопасность дорожного движения является разно­видностью общественной безопасности.

 По мнению В. С. Комиссарова, общественная безопасность (в широком смысле слова) характеризуется состоянием защищенно­сти безопасных условий функционирования общества и общественного порядка, здоровья населения и общественной нравственности, экологической безопасности, безопасности функционирования транспортных средств и безопасности компьютерной информации[[35]](#footnote-35). Н. Т. Куц преступлениями против общественной безопасности счи­тает нарушение правил обращения с источниками повышенной опасности, влекущие за собой тяжкие последствия (вред здоровью граждан, человеческие жертвы, крупный материальный ущерб и др.)[[36]](#footnote-36).

Вышеприведенные позиции следует признать верными и доста­точно обоснованными, с одним, однако, уточнением. В структуру общественных отношений, на которые посягают транспортные пре­ступления, необходимо включать и такой элемент, как окружающая природная среда. Этот элемент не всегда может быть поглощен по­нятием «материальная ценность», между тем вред этим отношениям при совершении транспортных преступлений (особенно в последнее время) причиняется весьма существенный.

Если рассматривать родовой объект транспортных преступле­ний с указанных позиций, т. е. раскрывать общественные отношения в сфере безопасного функционирования транспорта не в отрыве от социальных и материальных ценностей, а наоборот, включая эти ценности в предмет данных отношений, то становится вполне оче­видным, что жизнь и здоровье человека, материальные ценности, окружающая среда, которым причиняется или может быть причинен вред, есть признаки, имманентно присущие родовому объекту транспортных преступлений.

Итак, родовым объектомизучаемой категории преступлений являются общественные отношения в сфере безопасного функцио­нирования транспорта. Поскольку «только общественные отноше­ния как целостная система, а не какие-либо его составные части могут быть признаны объектом преступления»[[37]](#footnote-37), рассматриваемый объект включает в себя всю совокупность отношений, обеспечи­вающих охрану жизни людей, материальных ценностей, окружаю­щей природной среды, интересов безаварийной работы транспорта в целом. Последствиями этих преступлений зачастую бывают круше­ния, катастрофы, аварии, несчастные случаи с людьми и т. д., в ре­зультате чего либо причиняется вред жизни и здоровью людей, либо наносится крупный ущерб. Нередко результатом транспортных пре­ступлений является загрязнение обширных морских или речных пространств, гибель флоры и фауны и т. п. Все это также наносит вред общественным отношениям в сфере безопасного функциониро­вания транспорта.

Без причинения вреда жизни и здоровью людей, имуществу, ок­ружающей природной среде, которые отдельные криминалисты предлагают относить к дополнительным, нет и не может быть по­сягательства на основной объект. Нельзя нарушить общественные отношения в сфере безопасного функционирования транспорта, не причинив какое-либо из перечисленных в диспозициях статей о транспортных преступлениях последствий или не создав угрозу их причинения. Если такие нарушения не привели к гибели людей, причинению вреда их здоровью, крушениям, авариям или иным тяжким последствиям (либо не создали реальную угрозу наступле­ния этих последствий), то поведение лица не рассматривается в ка­честве преступного. Прослеживается, таким образом, определенная зависимость между объектом преступления и его последствиями. Но это еще не основание придавать каждому из таких последствий в отдельности значение дополнительного объекта. Безопасное функ­ционирование транспорта в первую очередь и главным образом на­правлено на предотвращение вреда личности, имуществу, окру­жающей среде, следовательно, причинение такого вреда является в то же время и посягательством на указанный характер функциони­рования.

Транспортные преступления причиняют вред непосредственно­му кругу лиц, материальных предметов, элементов окружающей среды. Особенностью этих преступлений является и то, что указан­ный вред причиняется в основном при нарушении правил обраще­ния с источниками повышенной опасности и потерпевшими являют­ся случайные лица. Именно поэтому объектом транспортных преступлений является не государственное управление, не личность и не хозяйственная мощь, а отношения в сфере безопасного осуще­ствления транспортной деятельности. Иначе говоря, принадлеж­ность этих деяний к преступлениям, посягающим на указанный объ­ект, есть результат их способности дезорганизовать отношения, обеспечивающие безаварийное функционирование различных видов транспорта, охрану человеческой жизни и здоровья, ценного имуще­ства, окружающей природной среды. При таком подходе указание на то, что они посягают и на другие объекты, становится излишним. Нашу позицию по этому вопросу разделяют и другие теоретики.

Любой иной подход к определению родового объекта транс­портных преступлений приведет либо к преувеличению значения охраны нормальной работы транспорта как таковой, в результате чего может сложиться впечатление, что именно нормальная работа транспорта, а не жизнь и здоровье людей, ценное имущество, окру­жающая природная среда являются целью уголовно-правовой защи­ты; либо к гипертрофии тех ценностей, которые являются предме­том охраняемых общественных отношений, вплоть до объявления уже именно их объектом данных преступлений.

Предметомрассматриваемой категории преступлений являются различные виды транспорта. В последнее время в уголовно-правовой доктрине предмет преступления справедливо определяется как различного рода материальные и нематериальные блага (ценности), способные удовлетворять потребности людей, преступное воз­действие на которые (или незаконное обращение с которыми) при­чиняет или создает угрозу причинения вреда[[38]](#footnote-38).

Особенность изучаемых преступлений заключается в их связи с транспортным средством*,* взаимодействуя с которым (или нахо­дясь в сфере действия которого) человек совершает транспортное преступление. Правильное понимание специфики транспортных преступлений предполагает точное определение и самих транспорт­ных средств, о которых идет речь в соответствующих статьях уго­ловного закона. Эта проблема не так проста, как может показаться на первый взгляд. Сложность ее обусловлена, во-первых, многооб­разием различных видов транспортных средств, используемых чело­веком в его практической деятельности; во-вторых, не разработанно­стью единого понятия «транспортное средство» в технической и юридической литературе; в-третьих, конструктивными особенно­стями уголовно-правовых норм, содержащих различные критерии оценки транспортных средств в качестве признаков соответствую­щих составов преступлений; в-четвертых, установлением уголовной ответственности за нарушение правил безопасности в отношении не только механических, но в ряде случаев и немеханических транс­портных средств. Все это, безусловно, затрудняет решение пробле­мы правильного определения круга транспортных средств как одно­го из существенных признаков рассматриваемой группы преступлений.

Под «транспортом» (от лат. transporto — перевозить, переме­щать) в специальной литературе понимается: а) производственно-технологический транспортный комплекс с входящими в него пред­приятиями и учреждениями производственного и социального на­значения; б) транспортное средство, предназначенное для перевозки людей и (или) грузов.

В уголовном праве термин «транспорт» используется во втором его значении, как синоним транспортного средства. В самом общем смысле к транспортным средствамследует отнести различные ви­ды железнодорожного, воздушного, морского, речного транспорта, а также все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, мотоциклы и другие механические транспортные средства. Анализ ведомственных нормативных актов по­зволяет дать более развернутую характеристику каждого из назван­ных видов транспорта, что мы и сделаем при комментировании кон­кретных составов транспортных преступлений.

 Думается, что решение проблемы квалификации такого рода преступлений необходимо искать на путях дальнейшего отказа от использования вида транспорта в качестве одного из основных кри­териев криминализации транспортных преступлений.

 Другая характерная особенность рассматриваемых преступле­ний, позволяющая объединить их в относительно самостоятельную группу, состоит в том, что многие из них относятся к посягательст­вам, нарушающим международные конвенции*,* в которых участвует России. Отмечая указанную специфику, И. И. Карпец писал: «Стремление выделить эти преступления в самостоятельную группу вполне оправдано». В юридической литературе подобные деяния получили наименование «преступления международного характе­ра», «квазимеждународные деликты», «конвенционные преступле­ния».

Особенностями, вытекающими из международно-правового ха­рактера данных преступлений, является то, что они, во-первых, за­трагивают интересы различных стран; во-вторых, могут совершать­ся на территории, не находящейся под юрисдикцией какого-либо государства (открытое море, воздушное пространство за пределами границ государства); в-третьих, могут совершаться гражданами раз­личных государств и лицами без гражданства (апатридами); в-чет­вертых, обладают спецификой действия уголовного закона в про­странстве; в-пятых, становятся уголовно наказуемыми деяниями лишь после трансформации или инкорпорации их во внутригосудар­ственное законодательство.

С объективной сторонытранспортные преступления могут вы­ражаться как в активных действиях (приведение в негодность транс­портных средств или путей сообщения), так и в бездействии (неока­зание капитаном судна помощи терпящим бедствие, оставление места дорожно-транспортного происшествия).

Деяниев большинстве составов транспортных преступлений за­ключается в нарушении правил,обеспечивающих безопасное функ­ционирование транспортных средств. Диспозиции ст. 263, 264, 266, 268, 269, 270, 271 УК носят бланкетный характер*.*

Не является исключением из этого положения и совершение транспортных преступлений в форме бездействия.Бездействие в транспортном преступлении может быть признано преступным, если лицо было обязано совершать определенные действия. Такая обязанность всегда носит нормативный характер, вытекает из требова­ний тех или иных правовых предписаний.

Безопасная работа различных видов транспорта регламентиру­ется довольно широким кругом разнообразных нормативных актов, подвергающихся весьма частым изменениям. При этом норма о транспортном преступлении с бланкетной диспозицией при всех ко­лебаниях уровня подзаконного нормативного регулирования остает­ся неизменной. Но остается ли в этих случаях столь же неизменной сфера действия данной нормы? Конечно, нет. Она либо сужается, либо расширяется, причем чаще всего наблюдается последнее.

Несмотря на обширный перечень правил, регламентирующих отношения в сфере безопасного функционирования транспорта, Б. А. Куринов считал, что в целях ликвидации в них возможных про­белов по статьям о транспортных преступлениях следует квалифи­цировать и такие действия, которые «противоречат общепринятым нормам предосторожности, хотя бы это нарушение и не было преду­смотрено в специальных правилах безопасности движения». В дру­гой своей работе Б. А. Куринов утверждал, что к ответственности за транспортные преступления можно привлекать и лиц, которые причинили вредные последствия «путем нарушения общежитейских правил предосторожности»[[39]](#footnote-39).

Другим признаком объективной стороны рассматриваемой группы преступлений являются общественно опасные последствия*.* Указание на наступление определенных последствий содержится в диспозициях всех норм, за исключением ст. 166, 211, 227, 270, 271 УК. Последние нормы содержат формальные составы преступлений.

Среди последствий транспортных преступлений в соответст­вующих статьях УК фигурируют: средней тяжести и тяжкий вред здоровью, смерть одного или нескольких потерпевших, крупный ущерб.

Одним из обязательных признаков объективной стороны транс­портных преступлений является причинная связьмежду деянием (в основном в виде нарушения соответствующих правил безопасно­сти) и наступившими в результате последствиями. Неправильное установление причинной связи является одной из наиболее распро­страненных ошибок при расследовании и рассмотрении дел данной категории. Спорным остается вопрос о причинных связях в транс­портных преступлениях и в теории уголовного права[[40]](#footnote-40).

Причинную связь в транспортных преступлениях следует счи­тать установленной во всех случаях, когда нарушение соответст­вующих правил предшествовало наступлению вредного результата, было необходимым условием его наступления и либо создало ре­альную возможность его наступления, либо превратило такую воз­можность в действительность.

Во взаимосвязи элементов составов транспортных преступлений особое место занимает субъективная сторона*,* Отдельные виды транспортных преступлений характеризуются наличием вины в форме умысла (ст. 166, 211, 227, 265, 267, 270, 271 УК). Субъектив­ная сторона ряда других преступлений (ст. 263, 264, 266, 268, 269 УК) имеет сложный характер, во многом обусловленный сложным характером их объективной стороны.

Представляя собой по форме материальные составы, эти пре­ступления предполагают выяснение психического отношения ви­новного лица как к общественно опасному деянию (нарушению раз­личных правил безопасности, действующих на транспорте), так и к наступившим в результате последствиям.

Формы вины по отношению к нарушениям действующих на транспорте правил и вызванным ими последствиям могут совпадать. В указанных случаях субъективную сторону транспортных преступ­лений характеризует единая, внутренне однородная форма вины причем только в виде преступной небрежности. Однако в судебной практике такие случаи встречаются достаточно редко.

Так, по изученным нами уголовным делам единая форма вины была отмечена лишь у 12,6 % осужденных за преступные аварии на морском, у 13,1 % — на воздушном, у 13,7 % — на железнодорож­ном, у 12,9 % — на автомобильном и городском электротранспорте. Значительно чаще можно встретить неоднородное психическое от­ношение субъекта к указанным выше элементам объективной сто­роны составов транспортных преступлений, что характерно для так называемой смешанной вины. По нашим данным, смешанная форма вины имела место у 87,4 % осужденных за преступления на мор­ском, у 86,9 % — на воздушном, у 86,3 % — на железнодорожном, у 87,1%— на автомобильном и городском электротранспорте.

В транспортных преступлениях имеется сложный деликт: умышленное административное или дисциплинарное правонаруше­ние и неосторожное причинение последствий, криминализирующих его. Умышленная вина лица при нарушении правил безопасности является составной частью его уголовно-правовой вины в соверше­нии транспортного преступления. Смешанная вина потому и носит такое название, что характеризуется неоднородностью психического отношения к действию и его последствиям. Предложенная трактовка субъективной стороны транспортных преступлений не только под­держивается уголовно-правовой доктриной, но и разделяется су­дебной практикой.

Так, одно из извлечений по уголовным делам, опубликованных в Бюллетене Верховного Суда России озаглавлено следующим обра­зом: «Ответственность по ст. 211 УК РСФСР наступает при дока­занности вины в нарушении правил дорожного движения» . По другому делу Верховный Суд РФ подчеркнул: «... Органы следст­вия и суд не установили доказательств, подтверждающих вину Г. в нарушении Правил дорожного движения»

В случае отсутствия отмеченной выше неоднородности деяние в целом будет либо умышленным, либо неосторожным. Однако, по­скольку действующее уголовное законодательство знает деление вины лишь на две формы (умысел и неосторожность), возникает не­обходимость четко определить, умышленную или неосторожную вину предполагают составы изучаемых преступлений в целом.

Субъектамитранспортных преступлений могут быть лица, ко­торые либо управляли транспортными средствами, либо занимались их эксплуатацией или ремонтом, либо находились в сфере действия транспортных средств и были обязаны соблюдать установленные правила безопасности. Уголовной ответственности за транспортные преступления подлежат только вменяемые, достигшие установлен­ного законом возраста лица. По общему правилу ими являются лица, достигшие 16-летнего возраста. За приведение в негодность транс­портных средств или путей сообщения (ст. 267 УК) ответственность установлена с 14 лет. Субъектами ряда транспортных преступлений могут быть признаны лица, достигшие 18 лет или даже более зрело­го возраста (ст. 270 УК)[[41]](#footnote-41).

Таким образом, исследование особенностей отдельных транс­портных преступлений позволяет выявить признаки, присущие им всем: у них единый родовой объект, много общего в признаках объ­ективной и субъективной сторон преступления, все они совершают­ся в определенной сфере деятельности как результат взаимодействия человека с транспортным средством. Есть некоторое сходство причин и условий, вызывающих сходные виды транспортных преступ­лений. Наличие общих признаков и свойств дает возможность ин­тегрировать их и на этой основе сконструировать общее понятие транспортных преступлений. Суммируя все изложенное, транс­портные преступления в самой общей форме можно определить как предусмотренные уголовным законом и совершаемые виновно общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягаю­щие на общественные отношения в сфере безопасного функциони­рования (движения и эксплуатации) транспортных средств и по­влекшие наступление вредных последствий либо создавшие угрозу их наступления.

**Заключение.**

 В данной работе исследованы все признаки ст. 264 УК РФ, которая признает общественно опасным деянием нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее определенные последствия. В данной статье четко определяется форма вины, при которой может совершаться данное преступление, а именно - неосторожная форма вины. В работе дается анализ не только истории развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления в РФ, но также дается анализ общей характеристики транспортных преступлений, далее дается полный юридический анализ состава преступления , предусмотренного ст. 264 УК РФ.

 Чтобы исключить неправильную квалификацию преступлений, в работе отражены квалифицированные виды нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и наступивших при этом последствий, а так же отмечено, по каким признакам необходимо отграничивать ст. 264 УК РФ от смежных составов преступлений, таких как: ст.268 УК РФ, где субъектом является пассажир, пешеход или иной участник дорожного движения; В ст. 264 УК РФ ясно определены и виды последствий дорожного преступления. В своей работе я вкратце отразил виды последствий, которые предполагают уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ. Из данной статьи вытекает, что если водитель причинил легкой или средней тяжести вред здоровью потерпевшему, то он не будет отвечать перед уголовным законом. За данные последствия при дорожно-транспортных происшествиях водители теперь наказываются в административном порядке.

 Если говорить о значении ст. 264 УК РФ в широком смысле слова, то она, прежде всего, направлена на охрану безопасности дорожного движения, и я бы сказал, в первую очередь на охрану жизни человека.

 Пешеход, - вот кто обычно становится «жертвой» водителей. Именно водители чаще нарушают правила дорожного движения, впрочем, как можно судить из личного опыта, пешеходы сознательно нарушают ПДД, к примеру, в час-пик, пытаясь сократить расстояние или время, что приводит если не к трагическим последствиям для пешехода, то к травмам водителя или повреждениям автомобиля.

 Введя тем самым ответственность за такое нарушение правил движения, законодатель старается уменьшить в какой-то степени вероятность возникновения тяжелых и трагический последствий с людьми и увеличить безопасность на дорогах нашей страны. Данным законодатель декриминализировал вышеуказанные последствия.

 Проведенные исследования позволяют сформулировать ряд рекомендаций, направленных на устранение социально – психологических причин аварийности и повышения уровня безопасности при управлении транспортными средствами:

- разработка и реализация долгосрочных комплексных программ по предупреждению транспортных правонарушений предусматривающих меры социально – экономического, социально – правового и организационно – технического характера;

- совершенствование законодательных и нормативных актов регламентирующих уголовную, административную, дисциплинарную и гражданско – правовую ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта, а также документов, регламентирующих служебное (ведомственное) расследование транспортных происшествий;

- повышение уровня профессиональной подготовки работников транспорта, а также водителей индивидуальных средств;

- повышение уровня профессиональной подготовки работников правоохранительных органов.

 Кроме того необходимо отметить, что на фоне существующей обстановки по аварийности в РФ, законодатель по непонятным причинам уменьшает санкции за транспортные преступления, что в настоящее время недопустимо. Законодатель пошел видимо по пути справедливости и гуманизма, а такой момент как неотвратимость фактического и справедливого наказания упущен.

 Основными причинами аварий и гибели людей на дорогах являются: самонадеянность, халатность, неосторожность и беспечность участников дорожного движения. Поэтому необходимо ужесточить и повысить размеры штрафных санкций к таким лицам как минимум в два раза и при вынесении приговора чаще применять прямое лишение свободы и освещать данные судебные процессы в СМИ.

 Список литературы

1.Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ//Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. N 25 ст. 2954.

2. Гражданский кодекс Российской Федерации от 26 ноября 2001 г. N 146-ФЗ// Собрании законодательства Российской Федерации от 3 декабря 2001 г. N 49 ст. 4552.ст.1083.

3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"//Собрание законодательства Российской Федерации от 11 декабря 1995 г., N 50, ст. 4873.

4. Федеральный закон от 13 июня 1996 г. N 64-ФЗ "О введении в действие Уголовного кодекса Российской Федерации"// Собрание законодательства Российской Федерации, 17 июня 1996 г., N 25, ст. 2955.

5. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. N 162-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации"//Собрание законодательства Российской Федерации от 15 декабря 2003 г. N 50 ст. 4848.

6.. Федеральный закон от 25 июня 1998 г. N 92-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации"// Собрание законодательства Российской Федерации от 29 июня 1998 г., N 26, ст. 3012.

7. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. N 169-ФЗ "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации, а также о признании утратившими силу законодательных актов РСФСР"// Собрании законодательства Российской Федерации от 15 декабря 2003 г. N 50 ст. 4855

Приложение А.

 Таблица 1.

Динамика дорожно-транспортной аварийности в России**.**

|  |  |
| --- | --- |
| Основные показатели аварийности | Годы |
| 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Количество аварий | 156515 | 160300 | 159823 | 157996 | 164403 |
| Число раненых, чел. | 177924 | 183846 | 182123 | 179401 | 187790 |
| Число погибших, чел. | 27665 | 29021 | 29718 | 29594 | 30916 |

Приложение В.

 Таблица 2.

Показатели аварийности в России по федеральным округам в 2001 г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Федеральные округа | Число аварий, ед. | Погибло, чел. | Ранено, чел. | Тяжесть последствий аварий, % | Число пострадавших на 100 тыс. жителей, чел. |
| Центральный | 41697 | 8931 | 46081 | 16,2 | 149 |
| Северо-западный | 17365 | 2922 | 19523 | 13,0 | 156 |
| Южный | 21876 | 4398 | 25755 | 14,6 | 139 |
| Приволжский | 34359 | 6288 | 39291 | 13,8 | 143 |
| Уральский | 15864 | 2631 | 18651 | 12.4 | 169 |
| Сибирский | 23413 | 4182 | 26909 | 13,5 | 150 |
| Дальневосточный | 9045 | 1477 | 10690 | 12,1 | 171 |

 Таблица 3.

 Показатели аварийности в России по федеральным округам в 2002 г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Федеральные округа | Число аварий, ед. | Погибло, чел. | Ранено, чел. | Тяжесть последствий аварий, % | Число пострадавших на 100 тыс. жителей, чел |
| Центральный | 42147 | 9102 | 46672 | 16,6 | 151 |
| Северо-западный | 17876 | 3233 | 20124 | 13,9 | 162 |
| Южный | 23201 | 4854 | 25987 | 14,9 | 142 |
| Приволжский | 35112 | 6739 | 40687 | 14,3 | 148 |
| Уральский | 16457 | 3008 | 19482 | 13,2 | 178 |
| Сибирский | 23948 | 4834 | 27899 | 14,2 | 157 |
| Дальневосточный | 10102 | 1947 | 11062 | 13,1 | 182 |

 Таблица 4.

Показатели аварийности в России по федеральным округам в 2003 г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Федеральные округа | Число аварий, ед. | Погибло, чел. | Ранено, чел. | Тяжесть последствий аварий, % | Число пострадавших на 100 тыс. жителей, чел |
| Центральный | 42604 | 9315 | 47202 | 16,7 | 153 |
| Северо-западный | 18438 | 3682 | 20366 | 14,4 | 166 |
| Южный | 22813 | 4702 | 25614 | 14,7 | 139 |
| Приволжский | 35710 | 7126 | 41937 | 14,7 | 153 |
| Уральский | 17001 | 3299 | 20319 | 13,9 | 186 |
| Сибирский | 24287 | 5312 | 28612 | 14,4 | 162 |
| Дальневосточный | 11027 | 2379 | 11298 | 14,0 | 191 |

 Таблица 5.

Показатели аварийности в России по федеральным округам в 2004 г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Федеральные округа | Число аварий, ед. | Погибло, чел. | Ранено, чел. | Тяжесть последствий аварий, % | Число пострадавших на 100 тыс. жителей, чел |
| Центральный | 42967 | 9477 | 47571 | 16,76 | 154 |
| Северо-западный | 18729 | 4089 | 20569 | 14,7 | 170 |
| Южный | 23049 | 4769 | 25983 | 14,72 | 140 |
| Приволжский | 37102 | 8567 | 43218 | 15,6 | 161 |
| Уральский | 16799 | 3201 | 19467 | 13,4 | 178 |
| Сибирский | 24834 | 5437 | 28734 | 14,42 | 163 |
| Дальневосточный | 11008 | 2401 | 11192 | 13,9 | 189 |

 Таблица 6.

 Показатели аварийности в России по федеральным округам в 2005 г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Федеральные округа | Число аварий, ед. | Погибло, чел. | Ранено, чел. | Тяжесть последствий аварий, % | Число пострадавших на 100 тыс. жителей, чел |
| Центральный | 44572 | 10964 | 50128 | 17,5 | 164 |
| Северо-западный | 19027 | 5123 | 21396 | 15,8 | 182 |
| Южный | 22983 | 4682 | 25927 | 14,7 | 139 |
| Приволжский | 36947 | 8229 | 43059 | 15,7 | 159 |
| Уральский | 17069 | 3402 | 19957 | 13,7 | 183 |
| Сибирский | 24792 | 5302 | 28174 | 14,1 | 159 |
| Дальневосточный | 11478 | 2794 | 12513 | 15,2 | 212 |

 Таблица 7.

 Показатели аварийности в России по федеральным округам в 2006 г.

(за 3 месяца).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Федеральные округа | Число аварий, ед. | Погибло, чел. | Ранено, чел. | Тяжесть последствий аварий, % | Число пострадавших на 100 тыс. жителей, чел |
| Центральный | 10279 | 3612 | 17836 | 4,7 | 39 |
| Северо-западный | 6379 | 1126 | 5012 | 3,8 | 44 |
| Южный | 5726 | 983 | 6002 | 3,4 | 32 |
| Приволжский | 9026 | 1964 | 9582 | 3,8 | 37 |
| Уральский | 4938 | 741 | 4189 | 3,2 | 43 |
| Сибирский | 5941 | 1048 | 6839 | 3,4 | 36 |
| Дальневосточный | 2863 | 671 | 2977 | 3,8 | 52 |

Приложение С.

 Таблица 8.

Число зарегистрированных транспортных преступлений и выявленных лиц, совершивших эти преступления, в России

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид транспортногопреступления | Зарегистрировано преступлений в течении года | Выявлено лиц, совершивших преступления |
| Годы | Годы |
| 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Ст.166 УК РФ | 29773 | 31256 | 28231 | 26673 | 31689 | 20193 | 22028 | 21045 | 18899 | 21301 |
| Ст.211 УК РФ | 20 | 18 | 10 | 12 | 14 | 38 | 21 | 7 | 18 | 13 |
| Ст.227 УК РФ | 3 | 4 | 0 | 0 | 1 | 8 | 3 | 4 | 2 | 0 |
| Ст.263 УК РФ | 167 | 148 | 111 | 115 | 137 | 133 | 138 | 91 | 103 | 105 |
| Ст.264 УК РФ | 47967 | 52373 | 53735 | 52597 | 54525 | 35611 | 41871 | 43848 | 41546 | 40496 |
| Ст.265 УК РФ | 2430 | 3518 | 1008 | 4215 | 4262 | 63 | 94 | 77 | 76 | 64 |
| Ст.266 УК РФ | 70 | 59 | 60 | 56 | 58 | 57 | 40 | 55 | 39 | 40 |
| Ст.267 УК РФ | 53 | 43 | 51 | 43 | 50 | 64 | 26 | 18 | 6 | 16 |
| Ст.268 УК РФ | 149 | 122 | 149 | 124 | 125 | 153 | 132 | 155 | 125 | 111 |
| Ст.269 УК РФ | 9 | 3 | 6 | 3 | 5 | 7 | 6 | 5 | 1 | 0 |
| Ст.270 УК РФ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Ст.271 УК РФ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Всего | 80641 | 87544 | 83361 | 83838 | 90866 | 56327 | 64359 | 65305 | 60816 | 62146 |

1. См.: Буралев Ю.П., Павлов Е.И. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. М., 1999. С.21; Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные правонарушения в антрополотехнической системе «дорожное движение». Тюмень, 2001. С.10 [↑](#footnote-ref-1)
2. См.: Преступность и правонарушения ( 1996-2000). Статистический сборник. М., 2001; Статистика дорожно-транспортной аварийности за 2001 год. М., 2002. [↑](#footnote-ref-2)
3. Статистика дорожно-транспортной аварийности за 2006 год. -М.: Инфра -2006. 76 с. [↑](#footnote-ref-3)
4. Статистика дорожно-транспортной аварийности за 2006 год. -М.: Инфра -2006. 76 с. [↑](#footnote-ref-4)
5. Иойрыш А.И. Научно-технический прогресс и новые проблемы права. М., 1982. С.12 [↑](#footnote-ref-5)
6. 1 См.: Российское законодательство Х-ХХ веков. Т.3 –М.: Высшая школа.1998г.С.97, 127. [↑](#footnote-ref-6)
7. 2 См.: Там же Т.3,- С.138, 145.

3 См.: Там же Т.3,-С.144.

4 См.: Там же Т.3,-С.143.

5 См.: Там же Т.3,-С.147. [↑](#footnote-ref-7)
8. Уголовное право.Особенная часть.Учебник/ Отв. ред. И.Я.Козаченко, З.А.Незнамова и Г.П.Новоселов.-М.:Изд-во НОРМА, 2000.С.531. [↑](#footnote-ref-8)
9. См.: Российское законодательство Х-ХХ веков. Т.3 –М.: Высшая школа.1998г.С.169. [↑](#footnote-ref-9)
10. Уголовное право.Особенная часть.Учебник/ Отв. ред. И.Я.Козаченко, З.А.Незнамова и Г.П.Новоселов.-М.:Изд-во НОРМА, 2000.С.532. [↑](#footnote-ref-10)
11. См.: Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С.374. [↑](#footnote-ref-11)
12. См.: Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С.405. [↑](#footnote-ref-12)
13. См.: Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С.449. [↑](#footnote-ref-13)
14. Уголовный кодекс РСФСР от 27 октября 1960г.// Ведомости ВС РСФСР,1960.№40,ст.591 (утратил силу с 1 января 1997 года(Федеральный закон от 13.06.1996г. №64-ФЗ)) [↑](#footnote-ref-14)
15. См.: Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С.326. [↑](#footnote-ref-15)
16. См.: Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С.328. [↑](#footnote-ref-16)
17. См.: Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С.349. [↑](#footnote-ref-17)
18. См.: Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С.561. [↑](#footnote-ref-18)
19. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. N 162-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации"//Собрание законодательства Российской Федерации от 15 декабря 2003 г. N 50 ст. 4848. [↑](#footnote-ref-19)
20. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений.-.М.,1979. С. 16. [↑](#footnote-ref-20)
21. ЯкубенкоН.В. Дорожно-транспортныепреступления: сущность, квалификация, ответственность. Тюмень, 2001. С. 36-38. [↑](#footnote-ref-21)
22. Алексеев Н.С. Куринов Б. А. Квалификация транспортных преступлений. М.,Высшая школа 1965. С. 19. [↑](#footnote-ref-22)
23. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Квалификация.Ответственность.Предупреждение. Владивосток.:Вега. 1992. С28. [↑](#footnote-ref-23)
24. См.: Уголовное право России. Часть Особенная. М.,Юрист. 1999. С. 577, 578 [↑](#footnote-ref-24)
25. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Квалификация.Ответственность.Предупреждение. Владивосток.:Вега. 1992 С71. [↑](#footnote-ref-25)
26. См.: Уголовное право России. Часть Особенная. М.,Юрист. 1999. С. 437,511. [↑](#footnote-ref-26)
27. Малинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб.: Полярная звезда. 2000 С142. [↑](#footnote-ref-27)
28. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Квалификация.Ответственность.Предупреждение. Владивосток.:Вега. 1992 С71. [↑](#footnote-ref-28)
29. Новоселов Г.П.Курс российского уголовного права.Т.2. Особенная часть. М.:Юрист 2002. С. 702. [↑](#footnote-ref-29)
30. Малков В.П. Транспортные преступления. М.: Высшая школа. 1971.С82. [↑](#footnote-ref-30)
31. Чучаев А. И.Преступления против безопасности движения и эксплуатации транс­порта.М.:Высшая школала. 1981. С. 20; [↑](#footnote-ref-31)
32. ТяжковаИ.М*.*Неосторожные преступления с использованием источников повы­шенной опасности. СПб.: Юридическая литература 2002. С. 83, 84. [↑](#footnote-ref-32)
33. Жулев В. И*.* Транспортные преступления. М., Юрист.2001. С. 180 [↑](#footnote-ref-33)
34. Гринберг М.С. Проблема рассмотрения транспортных преступлений.М.:2001НОРМА.С75. [↑](#footnote-ref-34)
35. Комиссаров В.С Борьба с преступлениями против общественного порядка, общественной безопасности и здоровья населения.-Минск.Высшая школа.1971.С.13. [↑](#footnote-ref-35)
36. Куц Н.Т.Автомобиль и безопасность. Баку, 1981.Высшая школа. С. 85. [↑](#footnote-ref-36)
37. Тацип В. Я*.* Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков.: Высшая школа 1988. С. 21. [↑](#footnote-ref-37)
38. Карпец И. И*.* Преступления международного характера. М., 1979.: Высшая школа С. 44. [↑](#footnote-ref-38)
39. Куринов Б.А.Автотранспортные преступления. М.: Высшая школа. 1971.С82. [↑](#footnote-ref-39)
40. Тацип В. Я*.* Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков.: Высшая школа.1988.С45. [↑](#footnote-ref-40)
41. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам с комментариями и пояснениями. М., 1999.Юрист С. 425, 426. [↑](#footnote-ref-41)