



УДК 343.3

П.Б. Музыченко, кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин Тихоокеанского государственного университета
(e-mail: Muzichenko59@mail.ru)

О ПРОБЛЕМАХ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, БЕЗОПАСНОЙ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА И ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Актуализируется внимание на проблемах дорожной безопасности. Осуществляется юридический анализ составов преступлений, предусмотренных Уголовным кодексом Российской Федерации: ст. 263.1 «Нарушение требований в области транспортной безопасности», ст. 264 «Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств» и ст. 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта». Акцентируется внимание на уголовной ответственности пешеходов.

Ключевые слова: транспортные средства, безопасность движения транспорта; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; требования в области транспортной безопасности, участники движения; эксплуатация транспорта, уголовная ответственность.

Большая протяженность автомобильных дорог, огромное количество транспортных средств в Российской Федерации приводит к большому количеству дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), часть из которых являются последствиями преступного пренебрежения правилами дорожного движения (далее – ПДД). Гражданский кодекс Российской Федерации (ст. 1079) признает использование транспортных средств деятельностью, создающей повышенную опасность¹.

Вообще проблема трактовки понятия источника повышенной опасности в юридической литературе до настоящего времени остается достаточно спорной. Продолжаются дискуссии о том, что является источником повышенной опасности: свойства предметов и сил природы; объекты, обладающие особыми свойствами, создающие повышенную опасность для окружающих; люди и их деятельность, связанная с эксплуатацией источников повышенной опасности. Такая неопределенность отмечается при анализе ст. 1079 ГК.

Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ст. 2) приводится определение понятия «транспортное средство» как устройства, предназначенного для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

С.Н. Абрамов и А.Ф. Попов, например, называют автомобиль комплексным источником повышенной опасности независимо от того, движется он или нет. Исследователи обосновывают свою формулировку наличием в автомобиле вредных химических веществ: бензина, масла, щелочи и др., обосновывая причинение вреда здоровью окружающих и окружающей среде возможным вытеканием этих веществ и возможным воспламенением бензина с тяжкими последствиями.

Можно согласиться с выводом о том, что при наличии комплекса вредоносных свойств транспортное средство представляет повышенную опасность в движении и в неподвижном состоянии, и поэтому оно должно быть признано источником повышенной опасности. Сомнения возника-

¹ Правовой анализ вопроса о транспорте как источнике повышенной опасности провел В.С. Баландин [1].

ют только относительно велосипеда или гужевой повозки. Здесь предлагается вопрос опасности решать в суде по конкретному уголовному делу, основываясь на заключении технических экспертиз. Вопрос о признании источником повышенной опасности недвижимого транспортного средства должен решаться исходя из свойств автомобиля, явившимися причиной вреда.

Логично согласиться с В.С. Баландиным [1], который указывает, что при анализе понятийного аппарата источника повышенной опасности, включая транспортные средства, можно сформулировать следующее определение: источник повышенной опасности – это устройство для перевозки людей либо грузов, которое в движении проявляет вредоносные свойства, не контролируемые человеком, а также в неподвижном состоянии из-за наличия в нем опасных веществ. Данная формулировка позволяет более точно квалифицировать правоотношения, после причинения вреда транспортным средством, как правило, в результате ДТП с точки зрения реализации норм ГК.

Так, транспортная безопасность – одна из важнейших социальных проблем в современном обществе. Научно-технический процесс непосредственно связан с развитием транспорта, транспортной инфраструктуры. Политика обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации основывается на соблюдении Конституции и законодательства, общепризнанных принципов и норм международного права. Решения и меры, принимаемые органами государственной власти в области укрепления транспортной безопасности, должны быть понятны каждому гражданину, носить упреждающий характер, обеспечивать равенство всех перед законом и неотвратимость ответственности и, кроме того, должны опираться на широкую поддержку общества.

Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» в УК была введена ст. 263.1 «Нарушение требований в области транспортной безопасности», предусматривающая санкции за нарушения требований транспортной безопасности. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Федеральный закон о транспортной безопасности) является основным нормативным правовым актом, регламентирующим вышеназванную статью.

В Законе о транспортной безопасности состав преступления состоит из двух частей: в первой – неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах; во второй – неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности. Объектом данного преступления является нарушение требований транспортной безопасности. Согласно Федеральному закону о транспортной безопасности он означает состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, а также рассматривается в четырех направлениях:

как требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности;

требования по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства;

требования по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охранным зонам земель транспорта, учитывающие уровни безопасности;

требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта.

Перечисленные требования устанавливаются Правительством РФ и обязательны к выполнению физическими и юридическими лицами при обеспечении транспортной безопасности.

Объективная сторона преступления может быть выражена как в форме действия, так и бездействия.

Субъектом выступает вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет, которое находится на объекте транспортной инфраструктуры и обязано соблюдать требования в области транспортной безопасности. Законодатель предусматривает лишь неосторожную форму вины.

Установление субъективной стороны очень важно и для установления объективной стороны преступления, так как действие или бездействие признается преступным лишь тогда, когда поведение находится под контролем воли и сознания лица, его совершающего. По этой причине в объективную сторону включаются только те вредные последствия, которые виновный предвидел или в отдельных случаях должен и мог предвидеть, другими словами, те последствия, которые охватывались умыслом или неосторожностью виновного. Субъективная сторона характеризуется тем, что в силу прямого указания в законе по отношению к названным в ст. 263.1 УК последствиям может быть только неосторожная форма вины. И это является непонятным при квалификации умышленной формы вины. При преступной неосторожности виновный сознает, что не исполняет требования по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, предвидит возможность наступления указанных в диспозиции ст. 263.1 УК последствий своего деяния, но без достаточных оснований рассчитывает на их предотвращение либо не предвидит возможность наступления таких последствий своего деяния, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог их предвидеть.

Для квалификации преступления необходимо наступление причинения тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба (сумма которого превышает один миллион рублей). За деяния, не приносящие тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба, наступает административная ответственность по ст. 11.15.1 КоАП «Нарушение требований в области транспортной безопасности». Законодатель не раскрывает состав правонарушения, а лишь поясняет, что административная ответственность наступает в случае, если действия или бездействия по соблюдению и обеспечению транспортной безопасности не содержат признаков преступления.

Уголовную ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть человека устанавливает ст. 264 УК.

Предметом преступления являются механические транспортные средства. Они должны быть самоходными, т. е. иметь автомобильный двигатель. К ним относятся автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадрациклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специально право, а также тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины.

В связи с новыми изменениями ПДД от 8 ноября 2017 г. к механическим транспортным средствам относят мопеды (двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 см³, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт).

Ответственность по ст. 264 УК наступает при условии, если на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель является лицом, подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП за управление транспортным средством в состоянии опьянения или по ст. 12.26 КоАП за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеет судимость за совершенные преступления, предусмотренные ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК.

Для привлечения виновного к уголовной ответственности не имеет значения лишение ранее прав на управление транспортным средством или отсутствие водительского удостоверения. Нарушение правил безопасности движения заключается в несоблюдении очередности проезда перекрестков, неподчинении сигналам светофора или жестам регулировщика, превышении скорости, выезде на встречную полосу движения, нарушениях при неправильном обгоне, несоблюдении требований дорожных знаков, а также при нарушениях правил эксплуатации транспорт-

ных средств, которые могут выражаться в перевозке пассажиров на необорудованном транспортном средстве, передаче управления ненадлежащему лицу, перевозке негабаритных грузов.

Следует обратить внимание на то, что при нарушении лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, ПДД или эксплуатации транспортных средств, повлекшими неосторожностью причинения среднего вреда здоровью человека, законодатель предусматривает не уголовную, а административную ответственность. По нашему мнению, законодателю необходимо увеличить меру наказания: водитель, управляющий транспортным средством при причинении среднего вреда здоровью должен нести уголовную ответственность.

Если говорить в целом о значении ст. 264 УК, то прежде всего следует сказать о ее направленности на охрану безопасности дорожного движения, в частности, – на охрану жизни человека.

Однако представляется необходимым в ч. 1 ст. 264 внести изменения, дополнив ее следующими положениями: указать средний и тяжелый вред здоровью человека; определить понятие «мопед» как транспортное механическое средство; усилить ответственность водителей за наезд на пешеходов.

Чаще всего «жертвой» водителей становится пешеход. Усилив ответственность за нарушения правил дорожного движения, можно в определенной степени уменьшить вероятность тяжких и трагических последствий, тем самым повысив безопасность на дорогах.

Согласно ст. 268 УК «Нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», общественная опасность таких деяний заключается в том, что они чаще всего причиняют телесные повреждения людям, влекут их гибель и причиняют крупный материальный ущерб. Общим и родовым объектом данного преступления выступают общественные отношения, охраняемые государством в сфере охраны общественной безопасности и общественного порядка, а непосредственным объектом преступления является безопасность движения и эксплуатации транспорта. Она обеспечивается соблюдением правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта как лицами, ответственными за вождение и эксплуатацию транспорта, так и другими участниками движения. Дополнительным объектом могут быть жизнь и здоровье людей.

Ответственность иных лиц, нарушающих правила, обеспечивающие безопасную работу транспорта, также регламентируется ст. 268 УК. При этом нарушение данных правил не увязывается с видом транспортных средств. Это может быть железнодорожный, воздушный, автомобильный, водный транспорт. При расследовании таких уголовных дел обязательно устанавливается, какие правила были нарушены и в чем они выражались.

В указанных преступлениях, соответственно, суть заключается в искусственных барьерах, создаваемых лицами, не управляющими транспортными средствами, но отвечающими за безопасность их работы. В этой связи преступлением не может быть сама эксплуатация неисправных автомобилей, лодок; несоблюдение водителями правил проезда, маневрирования при управлении автомобильным транспортом или плавающим средством в состоянии опьянения и т. д. В данных случаях квалификация деяния зависит от ситуации и его правового положения, либо лицо привлекается к ответственности по ст. 263 УК, если оно является работником транспорта, обязанным соблюдать правила безопасности в силу выполняемой работы, либо по статьям о преступлениях против личности или собственности, если оно не является таковым.

Объективная сторона анализируемого преступления выражается в форме действия либо бездействия. Обязательными признаками объективной стороны являются последствия нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а также причинная связь с указанным деянием и последствиями: причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 268 УК), повлекшие по неосторожности смерть человека (ч. 2 ст. 268 УК) или двух и более лиц (ч. 3 ст. 268 УК).

Большинство преступлений совершается пешеходами в сфере безопасности дорожного движения: переход проезжей части вне пешеходного перехода и в неустановленном месте; переход дороги в опасной близости перед движущимся транспортным средством, игнорирование сигналов светофора, нахождение в нетрезвом состоянии и т. д. Кроме того, пешеходы создают опасную ситуацию, стоя на разделительной полосе, а также находясь в нетрезвом состоянии на проезжей части дороги и т. п.

Состав преступления в связи с этим считается материальным. Преступление при наступлении указанных преступных последствий будет оконченным. Для наступления уголовной ответственности необходимо, чтобы был причинен тяжкий вред здоровью человека. При отсутствии указанного преступного последствия предусмотрено только административное наказание.

Субъективная сторона преступления характеризуется виной в форме неосторожности в виде легкомыслия или небрежности.

Мотивы и цели, заложенные в основе поведения нарушителя, могут быть самыми различными: от хулиганской выходки (пробежать дорогу на спор перед близко идущим транспортом, как это нередко делают дети и подростки) до самых благородных (спасение жизни человека). Мотивы и цели могут быть учтены в определенных случаях в качестве обстоятельств, смягчающих наказание.

В данном преступлении субъектом является вменяемое физическое лицо 16-летнего возраста, обязательно участвующее в движении транспортных средств (например, погонщик скота, водитель, пассажир, пешеход, велосипедист и т. д.). При этом не исключается уголовная ответственность лиц, управляющих гужевым транспортом. Действия водителя гужевого транспорта должны быть квалифицированы по данной статье лишь при условии нарушения, приведшего к ДТП с механическим транспортным средством. В других случаях его ответственность (например, наезд на пешехода) исключается (ст. 268 УК).

Рассматривая вопрос о повышении уголовной ответственности пешеходов, можно сделать вывод об их крайне редком привлечении к уголовной ответственности по ст. 268 УК РФ, но случаи привлечения все же имеются [4].

Например, случай из практики. Взрослая женщина (51 год), няня ребенка, проигнорировав запрещающий сигнал светофора, вышла на проезжую часть вместе со своей 4-летней воспитанницей. Пройдя примерно 2,5 м, она увидела приближающуюся машину. Женщина оценила ситуацию и решила закончить переход проезжей части. Ускорив шаг, пешеходы успели пересечь еще одну полосу для движения, в совокупности около 7 м, когда девочка попала под колеса двигавшегося по третьей полосе ВАЗ 2110.

Комментируя указанную ситуацию, можно сказать, что нельзя привлечь к административной или уголовной ответственности пешехода, который ведет ребенка слева от себя, но закон позволяет наказать его в том случае, если ребенку во время движения по причине нарушения правил безопасности будет причинен тяжкий вред здоровью. Именно так и произошло в описанной ситуации. Женщина-пешеход изначально нарушила ПДД, выйдя вместе с ребенком на пешеходный переход на запрещающий сигнал светофора. Однако это еще не являлось достаточным основанием для привлечения ее к уголовной ответственности, которая наступает в случае причинения тяжкого вреда здоровью. В ДТП с участием пешеходов, даже если они сами нарушили ПДД, выйдя на красный сигнал или перебегая дорогу в неположенном месте, проводится расследование. В том числе в обязательном порядке назначается автотехническая экспертиза, чтобы установить, имел ли водитель возможность остановиться, когда увидел впереди себя опасность. В случае если бы эксперт установил, что водитель мог избежать наезда, применив экстренное торможение, но не сделал этого, ответственность была бы возложена и на него. Но результаты экспертизы по данному делу были отрицательные, водитель не располагал такой возможностью, и к уголовной ответственности была привлечена женщина, чьи действия квалифицировались по ч. 1 ст. 268 УК (наказание в виде ограничения свободы до трех лет либо арест на срок от 2-х до 4-х месяцев, либо лишение свободы до 2-х лет). Уголовное дело рассматривалось в районном суде, женщина была признана виновной, однако родители ребенка настояли на примирении с подсудимой, возместившей им ущерб. Судом было принято решение о прекращении уголовного дела за примирением сторон [4].

Анализ приведенного выше уголовного дела вызывает к рассмотрению вопроса о необходимости принятия мер ужесточения наказания по ст. 268 УК, а именно о повышении срока ограничения, ареста и лишения свободы.

Как представляется, решение данных проблем, внесение изменений в действующее законодательство и дальнейшее формирование уголовного-правового механизма контроля за нарушениями правил эксплуатации транспортных средств, безопасной работой транспорта и

соблюдением ПДД снизит вероятность аварийности, тем самым повысит уровень безопасности на дорогах.

Список использованных источников

1. Баландин, В.С. Транспортное средство как источник повышенной опасности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/16285-transportnoe-sredstvo-istochnik-povyshennoj-opasnosti>. – Дата доступа: 02.09.2018.
2. Абрамов, С.Н. Источник повышенной опасности: проблемы понятийного аппарата / С.Н. Абрамов, А.Ф. Попов // Законодательство. – 2004. – № 1, 2.
4. Законные требования. Уголовная ответственность для пешеходов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pogazam.ru/publications/2012/3/552>. – Дата доступа: 02.09.2018.

Дата поступления в редакцию: 21.10.19

***P.B. Muzychenko**, Candidate of Juridical Science, Associate Professor, Head of the Department of Criminal and Legal Disciplines of the Pacific State University*

ABOUT PROBLEMS OF CRIMINAL LIABILITY FOR VIOLATIONS OF THE RULES OF OPERATION OF VEHICLES, SAFE WORK OF TRANSPORT AND TRAFFIC REGULATIONS IN THE RUSSIAN FEDERATION

In the Russian Federation the considerable attention to problems of road safety was always paid and paid. In article the legal analysis of structures of the crimes provided by articles 263.1 of the criminal code of Russian Federation – violation of requirements in the field of transport safety, 264 criminal codes of Russian Federation - violation by the person operating the car, tram or other mechanical vehicle, traffic regulations or operation of vehicles and Art. 268 of the criminal code of Russian Federation – violation of the rules is considered, ensuring safe functioning of transport, and also a question of criminal liability of pedestrians which as are shown by practice quite often are responsible for road accidents.

Keywords: Vehicles, traffic safety of transport; violation of the rules, ensuring safe functioning of transport; requirements in the field of transport safety, participants of the movement; operation of transport, criminal liability.

УДК 351.74:004

***Ю.А. Тимакина**, кандидат экономических наук, доцент кафедры информационного обеспечения ОВД Федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Ростовский юридический институт МВД Российской Федерации» (e-mail: tja333@yandex.ru);*

***С.В. Чубейко**, кандидат технических наук, преподаватель кафедры информационного обеспечения ОВД Федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Ростовский юридический институт МВД Российской Федерации» (e-mail: sgrey@mail.ru)*

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ УПРАВЛЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ СИСТЕМЫ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

На основе анализа теоретических и прикладных аспектов рассматриваются вопросы о возможностях и целесообразности использования информационных технологий для оценки эффективности управленческой деятельности в органах внутренних дел. Проанализированы критерии и методы, используемые для оценки управленческого труда, выявлены их преимущества и недостатки.

Ключевые слова: валидность, информационные системы, квалитетрические методы, ключевые показатели эффективности, модель, метод KPI, рейтинговая оценка, релевантность, сбалансированная система показателей, стратегия, транспарентность, эффективность управленческой деятельности.

Оценка деятельности сотрудников образовательной организации сферы высшего образования всегда являлась одной из острых, так как положительно принимаемых академическим