

АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ: ПОДХОДЫ К ПОНИМАНИЮ ИХ СУЩНОСТИ И ПРИЗНАКОВ

Транспорт, без сомнения, является одной из наиболее значимых отраслей в экономике любой страны. От слаженности его работы зависят динамичность и эффективность функционирования всех прочих отраслей, нормальное развитие как отдельных регионов, так и государства в целом. Вместе с тем транспорт выступает и в иной роли – в качестве источника повышенной опасности, способного причинить непоправимый вред жизни и здоровью людей, их имуществу, иным социально значимым объектам. Как свидетельствуют данные статистики, количество преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств за последние десять лет сократилось почти вдвое (хотя в 2020 г. наблюдается новый рост преступлений в данной сфере). Вместе с тем абсолютные цифры, характеризующие этот вид преступности, все еще остаются высокими.

Так, усредненные показатели, наблюдаемые, например, в 2020 г., позволяют говорить о том, что почти ежедневно в нашей республике имело место дорожно-транспортное происшествие, повлекшее смерть потерпевших. По этой причине в течение года погибли более 500 человек, в том числе более 20 детей, более 3,5 тыс. человек получили телесные повреждения различной степени тяжести, из них более 400 – дети. В целом же количество уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств составляет около тысячи фактов в год. Около 400 названных преступлений совершено по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения.

Приведенные статистические данные подтверждают необходимость и актуальность исследований, посвященных вопросам юридической квалификации преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Более того, несмотря на значительное количество публикаций, посвященных данной тематике, единого понятия транспортно-дорожного преступления, которое получило бы законодательное закрепление, вплоть до настоящего времени не выработано.

Ввиду узкой специфики рассматриваемой темы мы остановимся не на транспортных преступлениях в целом, а лишь на автотранспортных преступлениях, т. е. таких, которые были совершены при непосредственном участии механических транспортных средств, передвигающихся по автодорогам Республики Беларусь. Именно на упорядочение автодорожного движения направлены Правила дорожного движения, утвержденные Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551, а их преступное нарушение образует абсолютное большинство всех транспортных преступлений, регистрируемых в нашем государстве.

Анализ специальной литературы показывает, что предлагаемые подходы к пониманию автотранспортных преступлений можно условно разделить на широкий и узкий. Последователи широкого подхода (Н.С. Алексеев, Б.С. Никифоров, В.С. Прохоров, Н.Н. Белокобыльский и др.) определяли данное преступление как общественно опасное деяние, посягающее на нормальную и безопасную работу транспорта. Сходного мнения в своих ранних публикациях придерживался и Б.А. Куринов. Вместе с тем более поздние труды ученого свидетельствуют о принятии им узкого подхода к пониманию названного преступления, которое он определял как «преступное деяние, посягающее на безопасность движения механического транспорта». Такую же узкую трактовку можно обнаружить и у Л.Г. Мачковского. Нетрудно отметить, что подобный подход является даже излишне узким, поскольку из круга рассматриваемых преступлений выпадает такой объект, как безопасность эксплуатации автотранспортных средств.

Некоторые ученые, занимающиеся исследованием понятия и сущности автотранспортных преступлений (К.М. Карацев, О.Н. Бондарчик, А.В. Соляной и др.), демонстрировали склонность к отождествлению их с понятием «дорожно-транспортное происшествие». Близкий подход обнаруживается и в отдельных нормативных актах. Так, в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757, содержится формулировка: «дорожное движение отличается повышенной опасностью и содержит следующие основные угрозы: физическую и имущественную, проявляющиеся в совершении дорожно-транспортных происшествий...». Вместе с тем такое приравнивание дефиниций не представляется обоснованным, поскольку само понятие «происшествие» нельзя отождествить с понятием «деяние» в том смысле, каковой ему придает уголовно-правовая наука. Происшествие нельзя «совершить», поскольку таковым согласно трактовкам, содержащимся в толковых словарях русского языка, является «событие, случай, нарушившие обычный порядок вещей» (С.И. Ожегов, Д.Н. Ушаков, С.А. Кузнецов и др.). Деяние же, как элемент объективной стороны преступления, представляет собой волевой акт поведения человека, и данный признак является неотъемлемым условием возникновения уголовной ответственности за его совершение. Случайное причинение вреда (в уголовном праве именуется также «казус») исключает субъективную сторону состава преступления, а потому и уголовной ответственности возникнуть не может вне зависимости от тяжести наступивших последствий.

В некоторых случаях учеными верно включается в определение объект преступного посягательства – безопасность движения и эксплуатации транспорта. Однако при этом указывается, что признаком таких преступлений является наступление общественно опасных последствий, предусмотренных уголовным законом (А.Ш. Габдрахманов). С подобным подходом в полной мере согласиться нельзя ввиду того, что уголовное законодательство далеко не во всех случаях предусматривает наступление таких последствий. Ряд автотранспортных правонарушений, за которые установлена уголовная ответственность, являются таковыми уже в силу общественной опасности самого деяния, а потому такие составы преступлений предусмотрены уголовным законом в качестве формальных (управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения; управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления).

Важным признаком состава автотранспортного преступления является его предмет – механическое транспортное средство в том значении, каковое ему придается Правилами дорожного движения, а также примечанием к ст. 317 УК Республики

Беларусь. В то же время в отдельных источниках можно встретить мнение о том, что такое транспортное средство следует считать не предметом, а орудием преступления. Вместе с тем, как справедливо отмечает А.С. Денисова, классическая доктрина уголовного права говорит о том, что орудие преступления, как элемент его объективной стороны, присуще только умышленным преступлениям, в то время как автотранспортные преступления, даже сопряженные с причинением вреда жизни, здоровью человека либо отношениям собственности, характеризуются неосторожной формой вины.

Таким образом, по нашему мнению, автотранспортным преступлением следует считать совершенное умышленно или по неосторожности нарушение правил дорожного движения или эксплуатации механического транспортного средства, как правило, сопряженное с причинением вреда жизни или здоровью человека. Признаками такого преступления выступают: нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; как умышленная, так и неосторожная форма вины; механическое транспортное средство в качестве предмета преступления в том значении, каковое ему придается Правилами дорожного движения и примечанием к ст. 317 УК Республики Беларусь.

УДК 343.9

Т.А. Малыхина

ФАКТОРЫ, ДЕТЕРМИНИРУЮЩИЕ НЕЗАКОННЫЙ ОБОРОТ НАРКОТИКОВ В УЧРЕЖДЕНИЯХ УГОЛОВНО-ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Одной из важнейших проблем современного общества, касающихся всего населения нашей планеты, вне зависимости от расовой, национальной, социальной, религиозной принадлежности каждого индивида, является проблема наркомании и наркотизма. История происхождения и употребления наркотиков уходит своими корнями в глубокую древность, и почти столько же времени, сколько существует государственность, люди изыскивают способы борьбы с наркоманией. Незаконный оборот наркотических средств негативно влияет на здоровье отдельного человека и всего населения страны в целом, на состояние общественной нравственности. Для оценки комплексного детерминирующего воздействия на общественные отношения, приводящие к незаконному обороту наркотиков, следует использовать не только многофакторный подход, но и системный анализ. В первую очередь необходимо помнить, что детерминанты преступности многообразны и различные основания для их классификации способствуют более полному пониманию сущности преступности и ее причинного комплекса. В связи с этим следует оценивать детерминацию наркопреступности в рамках двух комплексов (детерминант, определяемых механизмом воздействия): внешних и внутренних. Внешние детерминанты наркопреступности носят общий характер и влияют в целом на преступность в сфере незаконного оборота во всей стране, в том числе и в учреждениях УИС. Данные детерминанты не прекращают своего действия и на лиц, содержащихся в исправительных учреждениях, хотя через «фильтр» изоляции от общества проходят не в полном объеме. Внутренние детерминанты наркопреступности выражаются в негативных явлениях, продуцируемых или непосредственно связанных с деятельностью системы.

Рассмотрим наиболее подробно внутренние специфические детерминанты наркопреступности. В целом классификацию причин и условий преступности в сфере незаконного оборота наркотиков по содержанию следует использовать и при изучении ее внутренних детерминант. При этом стоит отметить, что некоторые внутренние детерминанты наркопреступности обусловлены влиянием внешних негативных факторов, а некоторые носят самостоятельный характер. Например, такие внутренние социально-экономические причины, как невысокая конкурентоспособность и производительность предприятий в учреждениях УИС, влекущие снижение трудовой занятости осужденных и, соответственно, негативно влияющие на их быт и досуг, высвобождая время для потребления наркотиков и в целом для криминализации среды, являются прямым следствием общих экономических проблем в стране. Аналогично следует оценивать и недостатки как в финансировании реформы ФСИН России в целом, так и в финансировании учреждений УИС, а также оплате труда сотрудников и работников учреждений УИС, многие из которых при совершении преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков стремятся поправить свое материальное положение и при этом довольствуются достаточно низкими размерами вознаграждений.

Среди собственно внутренних социально-экономических причин наркопреступности следует отметить недостатки в осуществлении социальной политики в учреждениях УИС в области организации досуга осужденных, образования, в том числе привлечения их к спорту, реализации культурных мероприятий, медицинского обеспечения, психологической помощи, способствующих социально полезной занятости лиц, содержащихся в исправительных учреждениях, преодолению ими пенального конфликта и потребности в употреблении наркотиков, формированию у них стремления к социализации и приобщению к социально полезной деятельности.

Среди внутренних культурно-нравственных детерминант наркопреступности следует указать такой важнейший фактор, как наличие криминальной субкультуры, которая активно популяризирует и поощряет антиобщественный, преступный образ жизни, в том числе связанный с употреблением наркотиков и вовлеченностью в их незаконный оборот.

Влияние криминальной субкультуры приводит к противодействию осужденными администрации учреждения УИС в установлении правопорядка на его территории, в том числе за счет круговой поруки и запрета на сотрудничество с администрацией. Наркотики при этом играют важную роль в установлении отношений в рамках иерархии преступного мира, используются как средство налаживания контактов или выражения благодарности.

Еще одной специфической группой внутренних факторов наркопреступности является комплекс социально-психологических детерминант, выраженных, с одной стороны, в феномене пенального конфликта осужденного, сопровождающегося состояниями фрустрации, потерянности, неуверенностью в завтрашнем дне, стремлением к утолению информационного го-