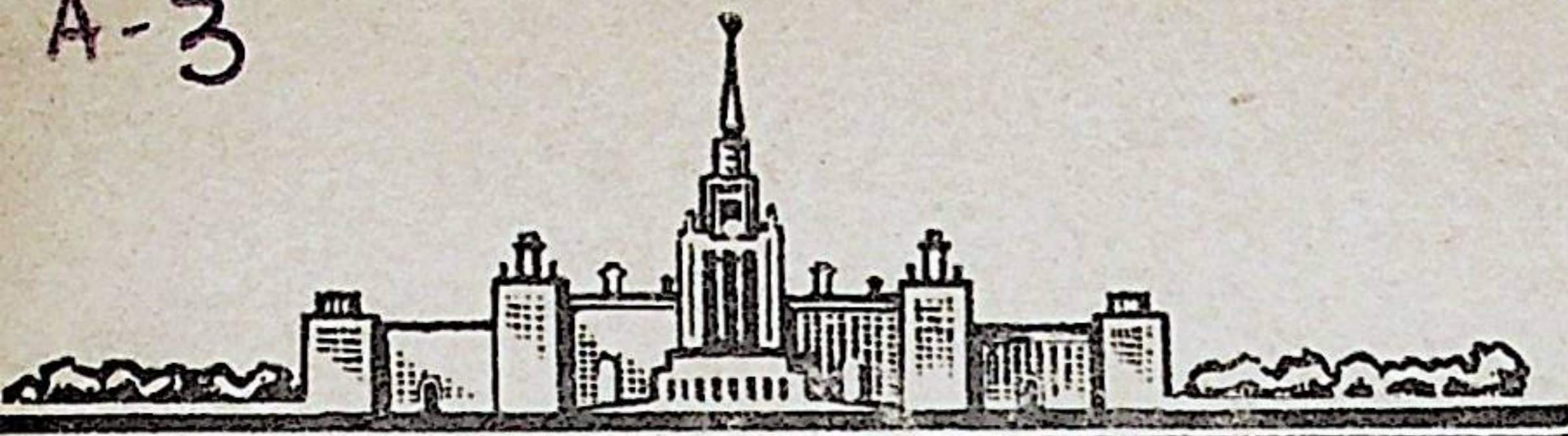


34
А-3



На правах рукописи

Б. А. КУРИНОВ

**Уголовная ответственность
за транспортные преступления
по советскому уголовному праву**

Автореферат
диссертации на соискание ученой
степени доктора юридических наук

34
АЗ

Ученый совет юридического факультета МГУ направляет автореферат тов. КУРИНОВА Б. А.

Просим ознакомиться с авторефератом и Ваши замечания прислать в Ученый совет юридического факультета МГУ.

Защита диссертации состоится на юридическом факультете МГУ в ноябре 1965 г.

Ученый секретарь совета
доктор юридических наук,
профессор

А. Н. ВАСИЛЬЕВ

« » октября 1965 г.

Велико и многообразно значение транспорта в жизни нашей страны. Решение грандиозных народнохозяйственных задач, стоящих перед советским государством, невозможно без наличия высоко развитого транспорта. «Рост народного хозяйства, — как отмечается в Программе КПСС, — потребует ускоренного развития всех видов транспорта»¹.

Высокоразвитый железнодорожный, водный, воздушный, автомобильный транспорт и городской электротранспорт являются величайшим достижением человеческого труда и разума. Правильное его использование предоставляет советскому народу неисчислимые блага и преимущества.

Вместе с тем транспортные средства при неправильном их использовании могут причинить тяжелые, а подчас и трагические последствия: увечья, смерть граждан, тяжелый материальный ущерб. Не случайно советский закон признает механический транспорт источником повышенной опасности (ст. 454 ГК РСФСР 1964 г.).

В СССР проблема обеспечения безопасности движения имеет первостепенное значение. Актуальность и сложность решения этой задачи возрастает в связи со значительным количественным ростом транспортного парка, увеличением мощности и быстроходности транспортных средств, ростом интенсивности движения на дорогах нашей страны и привлечением к работе на транспорте большого числа трудящихся.

Материалы по отдельным республикам, краям и областям СССР свидетельствуют о наличии значительного числа транспортных происшествий. Особенно большое число аварий происходит на автомобильном транспорте².

¹ Программа Коммунистической партии Советского Союза, «Правда», М., 1961, стр. 71.

² См. Постановление Пленума Верховного суда Литовской ССР от 19 декабря 1962 г. №3 «О судебной практике по делам о преступлениях на автотранспорте и городском электротранспорте» («Постановления Пленума Верховного Суда Литовской ССР, 1961—1963 гг.». Вильнюс, 1964, стр. 80—90); Постановление Президиума Верховного Совета Казахской ССР «О состоянии и мерах по усилению борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте Казахской ССР» («Протоколы заседания Президиума Верховного Совета Казахской ССР», 1965, №25, Алма-Ата, стр. 23—26); Постановление Президиума Верховного Совета Азербайджанской ССР от 27 августа 1963 г. «О состоянии борьбы с транспортными происшествиями в республике» (Ведомости Верховного Совета Азербайджанской ССР, 1963, №25 (147), ст. 169); Постановление Президиума Верховного Совета Азербайджанской ССР «О работе местных Советов депутатов трудящихся республики по борьбе с пьянством» (Ведомости Верховного Совета Азербайджанской ССР, 1965, №16 (211), ст. 100).

285287

Центральная научная
БИБЛИОТЕКА
Академии наук Киргизской ССР

В Советском Союзе делается все возможное в современных условиях для того, чтобы максимально сократить, а затем ликвидировать несчастные случаи на транспорте.

Забота о безопасности движения постоянно стоит в центре внимания Советского государства. Советское государство по самой своей сущности не может не проявлять максимум внимания к вопросам безопасности движения транспорта, так как в конечном счете речь идет о сохранении жизни и здоровья многих советских людей.

Социалистический строй служит интересам советского человека и призван обеспечить наиболее благоприятные условия жизни для всех граждан. По этим причинам советское государство всеми доступными средствами и мерами борется с такими явлениями, которые наносят ущерб интересам как общества в целом, так и интересам отдельных граждан.

Борьба с аварийностью на транспорте — это весьма сложная проблема и она ведется в нашей стране с помощью различных организационно-хозяйственных, технических, государственно-правовых мероприятий с привлечением широкой общественности.

В системе мероприятий, осуществляемых в СССР и направленных на обеспечение нормальной, безопасной работы транспорта, немаловажное значение имеют и меры государственного принуждения, которые применяются в отношении лиц, допустивших нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Недооценка мер государственного принуждения в настоящих условиях затруднила бы искоренение случаев злостного нарушения советских законов и причинила бы вред советскому обществу.

В Советском государстве к лицам, допустившим нарушение правил безопасности движения или правил технической эксплуатации транспорта, применяются различные меры правового принуждения: дисциплинарные, административные, гражданско-правовые и меры уголовно-правового характера.

Меры уголовно-правового порядка — привлечение к уголовной ответственности и назначение виновному меры уголовного наказания — применяются к тем лицам, которые совершили общественно опасные деяния, содержащие в себе состав конкретного преступления, предусмотренного определенной статьей уголовного кодекса союзной республики.

Действующее советское уголовное законодательство о транспортных преступлениях весьма разнообразно и отличается определенной сложностью. Применение этого законодательства на практике вызывает значительные трудности. В частности, нередки случаи неправильной правовой квалификации отдельных транспортных преступлений, имеются ошибки и при назначении наказания. Верховный суд СССР, Верховные Суды союзных республик неоднократно исправляли ошибки нижестоящих судов, рассматривавших конкретные дела о транспортных преступлениях. В теории

советского уголовного права проблеме уголовной ответственности за транспортные преступления до настоящего времени не уделялось достаточного внимания. Особенно это относится к той группе транспортных преступлений, которая предусмотрена Законом об уголовной ответственности за государственные преступления (ст. ст. 85, 86 УК РСФСР). Достаточно сказать, что по этому вопросу не опубликовано ни одной монографической работы. Несколько лучше обстоит дело с освещением в советской уголовно-правовой литературе проблемы ответственности за преступления, совершенные на автотранспорте. Однако и по этой теме имеется много неисследованных вопросов и спорных положений. Таким образом, при выборе темы настоящей диссертации диссертант исходил из практической важности и актуальности проблемы, а также из того обстоятельства, что она недостаточно исследована в науке советского уголовного права.

Настоящая диссертация посвящена проблеме, относящейся к особенной части советского уголовного права. Однако при ее написании автору пришлось столкнуться со многими вопросами общей части советского уголовного права. Диссертант считал необходимым по этим вопросам высказать свое мнение.

При написании диссертации было использовано уголовное законодательство СССР и всех союзных республик, многочисленные другие нормативные материалы: уставы, положения, инструкции, приказы, действующие на различных видах транспорта.

Широко привлекались материалы опубликованной и неопубликованной практики Верховного Суда СССР, Верховного Суда РСФСР и Верховных Судов союзных республик. При написании диссертации использовалась также судебная практика Мосгорсуда и народных судов Москвы, а также материалы следственной практики ОРУД-ГАИ Москвы. В работе использовано значительное количество работ советских, а также зарубежных авторов.

Диссертация состоит из четырех разделов, которые в свою очередь делятся на семнадцать глав.

* * *

Первый раздел диссертации посвящен общим вопросам темы: показан рост и значение механического транспорта в жизни советского общества, важность и актуальность проблемы обеспечения безопасности движения транспорта в СССР, кратко анализируются причины и условия совершения транспортных преступлений в нашей стране, а также пути и методы их предотвращения. В этом же разделе работы приводятся данные о колоссальном росте транспортных происшествий в современных капиталистических странах, излагается вопрос об общем понятии, системе и видах транспортных преступлений в нашей стране.

Диссертант отмечает, что в советской правовой науке вопрос

о причинах и условиях возникновения транспортных преступлений специально не рассматривается. Советские ученые и практические работники суда, прокуратуры, органов министерства охраны общественного порядка изучают эту проблему в плане изучения причин и условий возникновения транспортных происшествий.

Такой подход к изучению причин и условий транспортных преступлений является правильным, так как понятие «транспортные преступления» входят в более общее родовое понятие «транспортные происшествия».

В диссертации рассматривается соотношение понятий «транспортные происшествия» и «транспортные преступления». Диссертант считает, что поскольку эти социальные явления одного рода, то и условия их возникновения являются однородными. В работе различаются две группы условий возникновения транспортных происшествий: во-первых, неблагоприятные технические условия работы транспорта, и, во-вторых, неправильное поведение людей, связанных с движением транспорта.

Указанные выше условия могли быть условиями возникновения любого транспортного происшествия, в том числе и транспортного преступления.

Имеется много общего и в причинах возникновения транспортных происшествий во всяком случае, тех из них, которые подпадают под категорию административных, дисциплинарных, гражданско-правовых и уголовных правонарушений. Так, например, нетрезвое состояние, невнимательность, недисциплинированность водителя автомашины могли вызвать как транспортное преступление, так и административное правонарушение.

Аналогичным образом обстоит дело и с такими причинами транспортных происшествий, как корысть, хулиганские мотивы и др.

Таким образом, теоретически оправдано и практически целесообразно изучать как условия, так и причины транспортных преступлений в рамках общей проблемы — причины и условия транспортных происшествий в СССР. Напротив, изолированное изучение причин и условий совершения транспортных преступлений повлечет значительное неоправданное усложнение этой проблемы, распыление сил и средств и практически является нецелесообразным.

Выявление и устранение причин и условий совершения транспортных происшествий может быть осуществлено только объединенными усилиями различного рода ведомств, органов государственной власти, общественных организаций, соответствующих научных учреждений. Целесообразна организация общесоюзного единого координационного центра, занимающегося выявлением и изучением причин и условий возникновения транспортных происшествий, а также разрабатывающего конкретные мероприятия по их устранению. Органы юстиции, научные работники в области со-

ветского права со своей стороны могут и должны внести определенный вклад в дело выявления и изучения причин и условий возникновения транспортных происшествий, выяснять наиболее часто встречающиеся виды нарушений правил движения и эксплуатации с целью устранения конкретных причин и условий, способствующих возникновению такого рода общественных явлений.

Рассматривая вопрос об условиях и причинах транспортных происшествий, в том числе и транспортных преступлений, диссертант обращает внимание на то обстоятельство, что до недавнего времени среди граждан, а отчасти и среди работников суда, прокуратуры, милиции, было широко распространено мнение, что единственной причиной транспортных происшествий является недисциплинированность работников транспорта. Это ошибочное мнение в ряде случаев нашло отражение и при разрешении конкретных уголовных дел.

Кассационные и надзорные судебные инстанции нередко отменяли ошибочные приговоры судов, признававших виновными в аварии водителей транспорта, в то время, когда потерпевшие погибли в результате собственной неосторожности.

В настоящее время следственные органы и суды в основном правильно учитывают неосторожность потерпевшего как фактор, либо смягчающий вину работника транспорта, либо полностью освобождающий его от уголовной ответственности за причиненный вред. Однако все еще встречаются и такие случаи, когда суды недооценивают вину потерпевшего и в связи с этим необоснованно осуждают работников транспорта за наступившие вредные последствия.

В работе на основе статистических данных показан колоссальный рост транспортных происшествий в капиталистических странах.

Так, в США с 1 января 1925 г. по январь 1955 г. в автомобильных катастрофах было убито 1 081 612 американцев и свыше 50 млн. было ранено и изувечено. Только за 1963 г. на автодорогах США погибло 42 232 и ранено 2 562 134 человека.

В Англии с начала нынешнего века погибли 275 тыс. и около 10 млн. человек ранено. Только в 1964 г. на дорогах Англии было ранено и убито 385 498 человек³.

В Федеративной Республике Германии в 1964 г. (по предварительным данным) на автодорогах погибло 16 400 человек и было ранено свыше 450 тыс. Ежедневно на автодорогах ФРГ погибает 45 человек. Западногерманский журнал «Дер Шпигель» писал, что «ФРГ в 1963 г. завоевала европейский рекорд по количеству погибших и раненых на автодорогах страны»⁴.

Значительное число аварий, крушений и катастроф происходит и на других видах механического транспорта в капиталистическом мире.

³ «Monthly digest of statistics», March 1965, No. 231. London, p. 95.

⁴ «Der Spiegel», März 3, 1965, Nr. 10, S. 34.

В диссертации анализируются причины, вызывающие значительный рост транспортных аварий в капиталистических странах. Определенное количество транспортных аварий происходит в результате стихийных бедствий и других объективных причин, которые при современном уровне развития науки и техники не всегда возможно предвидеть и предотвратить. Однако колоссальный рост транспортных аварий в современных капиталистических странах нельзя понять и объяснить только указанным обстоятельством. Причины этого социального явления можно вскрыть только в том случае, если мы будем учитывать общие социальные условия жизни и существования современного буржуазного общества⁵. Катастрофический рост транспортных аварий следует рассматривать как одно из общих социальных противоречий, существующих в капиталистическом мире, которое в условиях буржуазного строя невозможно устранить.

Поэтому неслучайны те весьма мрачные прогнозы, которые высказываются на страницах печати в капиталистических странах по поводу борьбы с авариями, крушениями и катастрофами на транспорте. Так, например, бывший министр транспорта Англии Марплез предсказывал, что «в 1980 г. при существующем ежегодном уровне автодорожных происшествий в Англии будет убито 21 тыс. и свыше 1 млн. человек ранено»⁶. Другой английский автор в январе 1964 г. писал, что «дорожная безопасность в Англии это гиблое дело»⁷.

В диссертации дается краткий обзор действующего в Англии, США, Франции и ФРГ законодательства об ответственности за нарушение правил безопасности движения на транспорте.

Далее в том же разделе работы рассматриваются вопросы об общем понятии, системе и видах транспортных преступлений в советском уголовном праве.

Диссертант объединяет определенную группу общественно опасных деяний под общим наименованием «Транспортные преступления». Такой метод общепринят в теории советского уголовного права. Известен ряд научных исследований, посвященных рассмотрению «Особо опасных государственных преступлений», «Преступлений против социалистической собственности», «Хозяйственных преступлений», «Должностных преступлений», «Воинских преступлений» и т. д. Правда, в отличие от вышеперечисленных работ тема данной диссертации имеет некоторые особенности:

⁵ См. по этому вопросу А. А. Герцензон. Преступность в капиталистическом мире после мировой войны. М., Изд-во Академии наук СССР, 1963, стр. 5—6; А. И. Денисов, В. Е. Гулиев. Преступность в «обществе всеобщего благоденствия». «Советское государство и право», 1960, № 7, стр. 97—109.

⁶ 21000 will die on the roads every year. Ministers admission. «Daily Worker», January 25, 1964.

⁷ Keith Richardson. Finding the road to safety. «Statist world affairs-industry-investment», January 31, 1964. London, p. 342.

во-первых, в законодательстве ряда союзных республик рассматриваемые преступные деяния специально не выделены в самостоятельную группу преступлений, а предусмотрены в различных главах уголовных кодексов;

во-вторых, в законодательстве многих союзных республик вообще нет термина «транспортные преступления», а там, где это наименование имеется, оно не совпадает по своему объему с тем, которое приводится в диссертации.

Нет достаточно четкого решения указанного вопроса и в теории советского уголовного права.

В связи со сказанным может возникнуть ряд вопросов:

правомерно ли использование диссертантом термина «транспортное преступление»;

необходимо ли выделение в советском уголовном праве (в теории и законодательстве) такой группы преступлений;

и, наконец, какие общественно опасные деяния могут быть объединены в указанную группу.

Ответ на эти вопросы содержится в четвертой главе диссертации.

В теории советского уголовного права при разработке вопросов особенной части долгое время специально не выделялась тема «Транспортные преступления». Это является определенным недостатком действующего советского уголовного законодательства и пробелом в теории советского уголовного права. Такое положение не отражает то место, которое занимают в советской судебной практике дела о преступлениях, посягающих на нормальную, безопасную работу механического транспорта в СССР.

В работе выясняются те общие признаки, которые дают основание объединить ряд существующих в советском законодательстве составов преступлений в одну группу «Транспортные преступления». К этой группе должны быть отнесены такие преступные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта СССР.

Единым родовым объектом всех транспортных преступлений следует считать нормальную безопасную работу железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного транспорта и городского электротранспорта в сфере его движения.

Преступные посягательства на указанный объект могут выражаться в различных общественно опасных действиях (бездействии) с различной формой вины и могут совершаться различными категориями лиц. Эти особенности преступных деяний дают основания для формирования в законе конкретных составов преступлений. Однако общим, объединяющим все эти преступления в одну группу, является именно единый родовый объект посягательства.

В соответствии с законодательством РСФСР в группу транспортных преступлений должны быть включены нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта СССР (ст. 85 УК РСФСР); пов-

реждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 86 УК РСФСР); нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта (ст. ст. 211, 212 УК РСФСР); угон автотранспортных средств (ст. 212¹ УК РСФСР); нарушение действующих на транспорте правил (ст. 213 УК РСФСР); самовольная без надобности остановка поезда стоп-краном (ст. 213¹ УК РСФСР).

В работе делается вывод, что объединение указанных составов преступлений в одну группу «Транспортные преступления» будет способствовать более тщательному установлению, изучению, а, следовательно, и устранению причин и условий, вызывающих их совершение, более строгой индивидуализации наказания при рассмотрении судами дел данной категории, повышению эффективности статистического учета транспортных преступлений, более глубокой теоретической разработке проблемы борьбы с преступлениями на транспорте, а также устраним ненужное дублирование в соответствующих теоретических курсах советского уголовного права.

Естественно, что предлагаемая систематизация норм о транспортных преступлениях в первую очередь может быть принята при построении системы теоретического курса советского уголовного права. В дальнейшем, в ходе совершенствования советского уголовного законодательства, желательно было бы принять такую систему и в уголовном законодательстве, выделив в уголовных кодексах всех союзных республик самостоятельную главу «Транспортные преступления».

При этом было бы целесообразно установить единую на всей территории СССР уголовную ответственность не только за преступления на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, но и на автотранспорте. В настоящее время в связи с ростом межобластных и межреспубликанских автомобильных перевозок, с широким развитием автотуризма автомобильный транспорт превращается в транспорт общегосударственного значения. На всей территории СССР действуют единые общесоюзные «Правила движения» автотранспорта. Поэтому нет никакой особой местной специфики при совершении автотранспортных преступлений.

*
* *
*

Второй раздел диссертации посвящен вопросам квалификации преступлений, посягающих на нормальную безопасную работу железнодорожного, водного и воздушного транспорта СССР. В этом разделе подвергнуты тщательному юридическому анализу ст. ст. 85 и 86 УК РСФСР.

При рассмотрении родового объекта преступлений, предусмотренных указанными статьями, исследуется также вопрос о принципах систематизации тех уголовноправовых норм, которые объединены в главу «Иные государственные преступления».

Диссертант приходит к выводу, что в группе «Иных государственных преступлений» имеется не один, а несколько сходных по важности родовых объектов преступлений. Одним из таких родовых объектов является нормальная безопасная работа железнодорожного, водного, воздушного транспорта СССР. В работе высказаны критические замечания в адрес тех советских ученых, которые считают родовым объектом преступлений, указанных в ст. ст. 85, 86 УК РСФСР, «основы хозяйственной мощи СССР», либо «основы государственного управления и хозяйственной мощи Союза ССР и союзных республик». Указание на основы хозяйственной мощи Союза ССР в качестве родового объекта рассматриваемых преступлений не раскрывает специфику этих преступлений, в частности, не объясняет, почему они отнесены законодателем к группе государственных преступлений, в то время как другие преступления, причиняющие не менее тяжкий материальный ущерб Советскому государству, отнесены к иным видам общественно опасных деяний (см., например, ст. ст. 93¹, 98 и другие статьи УК РСФСР).

Далее автор переходит к определению непосредственного объекта преступления, предусмотренного ст. 85 УК РСФСР. В работе дается критический анализ довольно распространенного мнения о том, что непосредственным объектом преступных нарушений правил безопасности движения и правил технической эксплуатации транспорта является трудовая дисциплина.

Спор в теории советского уголовного права по поводу непосредственного объекта преступления, предусмотренного ст. 85 УК РСФСР, имеет не только теоретическое значение, он связан с чисто практическим вопросом о пределах применения указанной уголовно-правовой нормы.

Диссертант приходит к выводу, что в ст. 85 УК РСФСР предусмотрены такие общественно опасные деяния, которые посягают на нормальную безопасную работу в сфере движения соответственно либо железнодорожного, либо водного, либо воздушного транспорта.

В работе раскрывается понятие железнодорожного, водного, воздушного транспорта применительно к ст. 85 УК РСФСР. В частности, диссертант считает весьма спорным мнение некоторых ученых о том, что «нельзя считать железнодорожным транспортом... метрополитен»⁸, и обосновывает необходимость применения ст. 85 к случаям преступного нарушения правил безопасности движения и правил технической эксплуатации на метрополитене.

Значительное место занимает в работе анализ объективной стороны состава преступления, содержащегося в ст. 85 УК РСФСР.

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 85 УК в первую очередь необходимо точно установить факт наруше-

⁸ «Государственные преступления». М., «Высшая школа», 1961, стр. 161.

ния правил безопасности движения, правил технической эксплуатации или недоброкачественный ремонт путевых сооружений и т. д. Процесс установления общественно опасного действия (бездействия) при привлечении работников транспорта по ст. 85 УК РСФСР можно условно подразделить на два этапа: 1) определение должного поведения лица в данном конкретном случае и 2) определение того, каким оно фактически было и могло ли оно в данных условиях быть иным — соответствующим указанному выше должному поведению.

Поведение работника транспорта может рассматриваться в качестве преступного нарушения только в том случае, если у него была реальная возможность не допускать нарушения установленных правил безопасности движения, эксплуатации и т. п.

В диссертации выясняется, какие действия относятся к нарушениям правил безопасности движения или к нарушениям правил технической эксплуатации или к недоброкачественному ремонту пути, путевых сооружений и т. д. При этом отмечается, что по ст. 85 УК могут привлекаться работники транспорта только за такие нарушения правил технической эксплуатации и недоброкачественный ремонт, которые создают угрозу безопасности движения.

В иных случаях нарушения правил технической эксплуатации транспорта или недоброкачественного ремонта пути, путевых сооружений, транспортных средств, средств сигнализации и связи виновные отвечают не по ст. 85, а по другим статьям УК РСФСР. До последнего времени советские суды нередко чрезмерно широко трактовали положения ст. 85 УК, охватывая этой нормой такие деяния, которые фактически предусмотрены другим уголовным законом — ст. 140 УК РСФСР (соответствующие статьи УК других союзных республик).

Для решения вопроса об уголовной ответственности необходимо определить характер и степень тяжести нарушения правил безопасности движения, правил технической эксплуатации.

В ряде случаев суды не учитывают должным образом указанное выше обстоятельство, придавая исключительное значение лишь характеру и тяжести наступивших вредных последствий. Такое направление судебной практики в определенной степени обусловлено переоценкой в советском уголовном законодательстве значения тяжести вредных последствий в транспортных преступлениях и недостаточным вниманием к другим элементам состава: характеру нарушения и характеру субъективного отношения виновного к совершенному деянию.

В работе высказываются соображения о необходимости уточнения диспозиции ст. 85 УК РСФСР в плане дифференциации ответственности не только в зависимости от тяжести вредных последствий, но и от характера и степени тяжести самого нарушения

правил безопасности движения и правил технической эксплуатации.

Переходя к анализу вредных последствий, предусмотренных в ст. 85 УК РСФСР, диссертант отмечает, что в теории советского уголовного права и в судебной практике несколько преувеличено значение той классификации транспортных происшествий, которая содержится в ведомственных нормативных актах. Эта переоценка состоит в том, что содержащиеся в этих актах понятия крушений, аварий, катастроф и даже аварийных происшествий механически используются при характеристике вредных последствий, указанных в ч. 1 ст. 85 УК РСФСР. При этом не учитывается, что классификация транспортных происшествий в ведомственных нормативных актах имеет несколько иные цели, чем классификация вредных последствий, данная в ст. 85 УК РСФСР. Между тем необходимо учитывать, что в ведомственных приказах, инструкциях, положениях классификация транспортных происшествий в первую очередь имеет в виду выяснение и устранение причин и условий, вызвавших транспортное происшествие, вопросы ответственности занимают в ней второстепенное место. Напротив, классификация вредных последствий, данная в ст. 85 УК, преследует единственную цель: решение вопроса об уголовной ответственности виновных. Поэтому следственные органы и суд, решая вопрос о привлечении лица к уголовной ответственности, должны оценить по существу подпадает тот или иной случай на транспорте под категорию «несчастных случаев с людьми», «крушение», «аварию» или «иные тяжкие последствия». При этом, естественно, должны учитываться и соответствующая ведомственная классификация. Однако во всех случаях применения ст. 85 УК наступившие вредные последствия должны быть признаны судом именно тяжкими и вредными последствиями.

В советской уголовноправовой литературе в ряде случаев допускается необоснованно широкое толкование таких понятий, как «несчастные случаи с людьми». В эту категорию нередко включаются все виды телесных повреждений, в том числе и легкие телесные повреждения. Мы полагаем, что понятие «несчастные случаи с людьми» (ст. 85 УК) охватывает только причинение смерти, тяжких и менее тяжких телесных повреждений. Понятием «иные тяжкие последствия» охватываются случаи причинения тяжкого материального ущерба, значительное нарушение графика движения. Указанные вредные последствия всегда должны сочетаться с угрозой нарушения или реальным нарушением безопасности движения. Анализ судебной практики показывает, что суды не всегда обращают внимание на это обстоятельство. По этой причине иногда имеет место ошибочная квалификация по ст. 85 УК РСФСР таких преступных действий, которые по существу представляют собой иное преступление, например, должностную халатность.

Большое внимание уделено в работе вопросу о причинной связи в транспортных преступлениях.

В диссертации дается критический анализ наиболее распространенной в советском уголовном праве теории необходимых и случайных причинных связей. Различные факторы, причинно связанные с вредным результатом, имеют неодинаковое значение. Отсюда диссертант делает вывод о возможности и необходимости подразделять эти факторы (причины) на главные и второстепенные. Однако эти факторы (причины) нельзя отождествлять с причинной связью и на этом основании говорить о главной и второстепенной или о необходимой и случайной причинной связи. Причинная связь отражает процесс воздействия определенного фактора (причины) на реальную окружающую действительность.

В диссертации отмечаются ошибки отдельных судов при установлении причинной связи в транспортных преступлениях. По делам о транспортных преступлениях вопрос о причинной связи должен исследоваться только после того, как будет установлен сам факт общественно опасного, противоправного действия (бездействия) и предусмотренных законом вредных последствий. В судебной практике иногда встречаются необоснованные ссылки на «отсутствие причинной связи» при прекращении уголовных дел. В действительности же во многих случаях вопрос о причинной связи не мог даже возникнуть, так как отсутствовал сам факт нарушения правил безопасности движения и правил технической эксплуатации. В работе обосновывается необходимость установления причинной связи как в случаях совершения транспортного преступления путем активного действия, так и при бездействии. Определенное внимание уделено выяснению особенности установления объективной стороны преступления, предусмотренного ч. II ст. 85 УК РСФСР. В связи с этим анализируется вопрос о так называемых «материальных» и «формальных» составах преступлений. Диссертант приходит к выводу, что эта классификация составов преступлений является теоретически обоснованной, отражает реальную действительность и является полезной для практики.

Различие между установлением реально существующей причинной связи (ч. I ст. 85) и оценкой вероятного, возможного развития событий (ч. II ст. 85) имеет важное значение для собирания доказательств по уголовному делу.

При установлении причинной связи необходимо собрать все доказательства, подтверждающие реальное существование причинной связи. Во втором случае (при установлении вероятной, возможной связи) речь идет не о собирании доказательств, подтверждающих наличие причинной связи, а о проверке и оценке правдивости предположений о вероятном, возможном развитии событий.

В работе подробно рассматривается субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 85 УК РСФСР. Изла-

гается ряд общих, принципиальных соображений о понятии и содержании субъективной стороны преступления. Особое внимание уделено понятию «смешанной», «сложной» формы вины. По этому вопросу в теории советского уголовного права нет единства мнений. В работе дается критический анализ существующих точек зрения. Диссертант приходит к выводу о необходимости во многих транспортных преступлениях различать психическое отношение лица, с одной стороны, к совершенному общественно опасному действию (бездействию), а с другой, к наступившим вредным последствиям. А так как умысел и неосторожность являются единственно возможными формами вины в советском уголовном праве, то вполне правомерно говорить об умысле и неосторожности как относительно общественно опасного действия (бездействия), так и относительно наступивших вредных последствий.

В работе раскрывается содержание и формы психического отношения работника транспорта к совершенному им общественно опасному действию (бездействию). При этом отмечается, что само нарушение правил безопасности движения, правил технической эксплуатации, недоброкачественный ремонт могло быть совершено как умышленно, так и неосторожно. При многочисленных нарушениях психическое отношение виновного к каждому факту нарушения может быть различным.

Подробно анализируются формы психического отношения субъекта преступления и к наступившим вредным последствиям. Проводится разграничение между ст. 85 УК и другими статьями УК РСФСР (ст. ст. 102, 103, 108, 98 и др.).

В диссертации раскрываются понятие и признаки работника транспорта как субъекта преступления, предусмотренного ст. 85 УК РСФСР. В науке советского уголовного права нет единства мнений по поводу того, что следует принять за основу при определении субъекта рассматриваемого преступления.

Диссертант полагает, что в ст. 85 УК РСФСР говорится о такой категории лиц, которые:

а) были зачислены на работу в систему железнодорожного, водного или воздушного транспорта СССР;

б) выполняли работу, непосредственно связанную с движением поездов, морских и речных судов, самолетов, вертолетов и иных летательных аппаратов или связанную с ремонтом указанных транспортных средств, пути, средств сигнализации и связи;

в) совершили общественно опасное деяние во время исполнения служебных обязанностей;

г) достигли определенного возраста, после наступления которого они могли быть работниками соответствующего вида транспорта.

Состояние здоровья не является необходимым признаком специального субъекта преступления, а должно учитываться при установлении субъективной стороны состава преступления.

Далее в работе исследуются вопросы уголовной ответствен-

ности за повреждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 86 УК РСФСР).

Рассматриваемое преступление посягает на нормальную, безопасную работу транспорта, так как оно выражается в разрушении или повреждении особых объектов социалистической собственности: железнодорожного, водного, воздушного транспорта. Этот же вывод вытекает и из характера тех вредных последствий, о которых сказано в ст. 86 УК. Закон указывает в качестве вредных последствий крушение поезда, аварию корабля или нарушение нормальной работы транспорта и связи.

Ст. 86 УК РСФСР не может применяться к случаям умышленного уничтожения и повреждения автотранспортных средств, городского электротранспорта, сельскохозяйственной техники.

В ст. 86 УК РСФСР прямо не указано, следует ли применять эту статью к случаям умышленного разрушения или повреждения путей, подвижного состава, средств связи и сигнализации на метрополитене. Авторы, которые относят метро к городскому электротранспорту, считают, что в случае совершения преступления на этом виде транспорта не должна применяться ст. 85 УК РСФСР. Если статья на эту позицию, то и в случаях умышленного разрушения и повреждения соответствующих объектов метрополитена нельзя применять и ст. 86 УК РСФСР. Однако такой вывод был бы неправильным.

Метрополитен по характеру своей производственной деятельности, по его значению в жизни нашей страны стоит значительно ближе к железнодорожному транспорту, чем к городскому электротранспорту. Кроме того, степень общественной опасности преступлений, совершенных на этом виде транспорта, настолько высока, что дает основание отнести эти преступления к группе «Иных государственных преступлений».

В науке советского уголовного права достаточно четко не определено, о разрушении и повреждении каких именно средств связи идет речь в ст. 86 УК РСФСР. Надо полагать, что в этой статье подразумевается разрушение и повреждение только таких средств связи, которые связаны с обеспечением нормальной, безопасной работы указанных видов транспорта.

Такой вывод следует сделать, учитывая место ст. 86 в системе УК РСФСР, которая помещена сразу же после ст. 85 УК РСФСР, имеет с ней одно и то же целевое назначение и имеет однородный с этой статьей объект. Наименование преступления в законе «Повреждение путей сообщения и транспортных средств» также говорит о том, что в ст. 86 УК предусмотрена ответственность за преступления, посягающие на нормальную, безопасную работу указанных видов транспорта.

Ст. 86 УК РСФСР охватывает такие виды общественно опасного поведения лица, которое выражается в разрушении или повреждении указанных в этой статье объектов. В объективную сторону данного преступления входят общественно опасные

последствия: крушение поезда, авария корабля или нарушение нормальной работы транспорта и связи, а также создание возможности наступления предусмотренных в данной статье последствий.

В работе раскрывается содержание терминов «разрушение» и «повреждение», употребляемых в ст. 86, проводится различие между этими понятиями и аналогичными терминами, применяемыми в других нормах советского уголовного законодательства (ст. ст. 98, 99 УК РСФСР).

Признание уничтожения и повреждения социалистического имущества уголовно наказуемым деянием главным образом зависит от размера причиненного имущественного ущерба (ст. ст. 98, 99 УК).

В преступлении же, предусмотренном ст. 86 УК, имущественный ущерб далеко не всегда имеет решающее значение. Более того, нередки случаи, когда по ст. 86 караются такие общественно опасные деяния, которые вообще не были связаны с причинением имущественного ущерба.

Разрушение или повреждение путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава или судов, средств связи или сигнализации будет иметь место в том случае, когда лицо своими действиями приводит эти объекты в такое состояние, при котором они не могут полностью (разрушение) или частично (повреждение) выполнять свои функции во время движения транспорта, чем создается угроза безопасности движения транспорта.

Разрушение и повреждение транспортных объектов могут быть произведены как путем активных действий, так и путем бездействия. При этом следует иметь в виду, что частные лица могут совершить это преступное деяние только путем активных действий, что же касается работников транспорта, то их преступное поведение может выражаться как в форме активного действия, так и в форме преступного бездействия.

О разрушении и повреждении в смысле ст. 86 УК РСФСР речь может идти только в том случае, если лицо своими действиями (бездействием) приводит в непригодное состояние пути сообщения, транспортные средства, средства сигнализации и связи, которые до этого были в исправном виде, т. е. находились в таком состоянии, когда они могли нормально функционировать. Если же работник транспорта, на котором лежала специальная обязанность исправить поврежденные транспортные объекты не выполняет своих обязанностей, то он не может нести ответственности по ст. 86 УК. В этом случае отсутствует основной признак состава данного преступления: нет разрушения или повреждения указанных в этой статье транспортных объектов. В подобной ситуации может возникнуть необходимость квалификации преступного поведения виновного по ст. 85 УК РСФСР.

Рассматриваемое преступление с объективной стороны предпо-

лагает наступление или возможность наступления определенных вредных последствий, которые носят двойкий характер:

а) приведение полностью или частично в непригодное состояние путей сообщения, транспортных средств, средств сигнализации и связи;

б) крушение поезда, авария корабля и нарушение нормальной работы транспорта и связи.

Разрушенные или поврежденные транспортные объекты, средства связи должны служить непосредственно для обеспечения нормальной, безопасной работы железнодорожного, водного или воздушного транспорта и в момент их разрушения или повреждения находиться в процессе эксплуатации.

Уничтожение или повреждение указанных объектов в период их установки или ремонта, но до того момента, когда они вступили в эксплуатацию, не образует состава преступления, предусмотренного ст. 86 УК РСФСР.

Все вредные последствия, указанные в ст. 86 УК РСФСР, могут быть вменены в вину субъекту только в том случае, если они явились результатом совершенного лицом разрушения или повреждения указанных в ст. 86 объектов.

Причинная связь будет иметь место как в том случае, когда умышленное разрушение или повреждение явилось единственной причиной крушения, аварии и т. д., так и в том случае, если оно было только одной из причин этих вредных последствий в сочетании с другими причинами (неосторожные действия машиниста поезда, капитана судна, командира воздушного корабля и т. д.).

Если в результате разрушения или повреждения указанных в ст. 86 транспортных объектов вредные последствия не наступили, необходимо выяснить, могли ли наступить такие последствия. В отличие от ст. 85 УК, в рассматриваемой статье отсутствует указание на «заведомость» наступления вредных последствий. Однако это не означает, что для привлечения по ст. 86 УК не требуется реальности, очевидности возникновения угрозы для безопасности движения транспорта.

В диссертации анализируется субъективная сторона состава преступления, предусмотренного ст. 86 УК РСФСР. По ст. 86 УК должны квалифицироваться как те случаи, когда виновный, умышленно разрушая или повреждая указанные объекты, предвидит наступление вредных последствий (крушение поезда и т. п.), так и те случаи, когда лицо, умышленно совершая уничтожение или повреждение транспортных объектов, не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность крушения поезда, аварии судна и других тяжких последствий.

По ст. 86 УК РСФСР лицо должно караться, когда оно предвидело наступившие вредные последствия в качестве единственно возможных, а также если лицо предвидело эти вредные последствия в общих родовых чертах. Иными словами, для привлечения по ст. 86 УК необходимо установить, что виновный предвидел или

мог предвидеть возможность создания своими действиями угрозы безопасности движения железнодорожного, водного или воздушного транспорта. Это обстоятельство входит в содержание психического отношения лица к наступившим вредным последствиям.

Преступление, предусмотренное ст. 86 УК РСФСР, может быть совершено по различным мотивам: хулиганские побуждения, корысть, месть и т. п.

В связи с этим выясняется вопрос о возможности квалификации умышленного повреждения путей сообщения и транспортных средств по совокупности ст. 86 и ст. ст. 89, 90, 96, 206 УК РСФСР.

Закон прямо не определяет круг лиц, которые подлежат ответственности по ст. 86 УК РСФСР за совершение указанных в этой статье общественно опасных действий.

В теории советского уголовного права существуют две точки зрения по этому вопросу. Одни авторы считают, что субъектом рассматриваемого преступления не могут быть работники транспорта. Другие утверждают, что уголовной ответственности по ст. 86 подлежат как частные лица, так и работники транспорта.

Диссертант согласен с мнением второй группы авторов, которая признает возможным привлечение по ст. 86 УК не только частных лиц, но и работников транспорта. Приводятся соображения в пользу именно такого решения вопроса.

Отграничение ст. 86 от состава преступления, предусмотренного ст. 85 УК, должно проводиться не по субъекту преступления, а главным образом по объективной и субъективной сторонам преступления.

Анализ материалов судебной практики свидетельствует о правильности такого вывода. Суды в настоящее время карают по ст. 86 УК как частных лиц, так и работников транспорта даже в тех случаях, когда они совершили умышленное разрушение или повреждение транспортных объектов во время исполнения своих служебных обязанностей.

*
* * *

Третий раздел работы посвящен вопросам квалификации преступлений, посягающих на безопасность движения автотранспорта и городского электротранспорта.

В работе дается подробный юридический анализ составов преступлений, предусмотренных ст. ст. 211, 212 УК РСФСР.

Объектом этих преступлений является нормальная, безопасная работа автотранспорта и городского электротранспорта в сфере его движения. Нарушение же работы указанных видов транспорта, которое не связано с безопасностью движения (в сфере ремонта, технического обслуживания, заправки горючим, произ-

водства погрузочно-разгрузочных работ), не может быть квалифицировано по ст. ст. 211, 212 УК.

В работе анализируется понятие автотранспорта применительно к ст. ст. 211, 212 УК РСФСР. Отмечается, что законодательство союзных республик вкладывает в это понятие неодинаковое содержание. Диссертант считает, что понятием «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта» в УК РСФСР охватываются нарушения, совершенные трактористами, а также водителями других самоходных машин: бульдозеров, дорожных машин и т. п.

Подробно рассматривается в работе объективная сторона преступлений, предусмотренных ст. ст. 211, 212 УК РСФСР. При этом дается сравнительный анализ соответствующих норм УК союзных республик.

Автотранспортное преступление имеет место как в том случае, когда были причинены вредные последствия в результате нарушения правил движения, прямо записанных в соответствующих «Правилах», так и в том случае, если были нарушены общепринятые правила предосторожности, правила социалистического общежития. Этот вывод имеет определенное практическое значение. Так, в частности, в судебной практике (Верховный суд Эстонской ССР, Ленинградский областной суд) возникал вопрос: можно ли привлекать по ст. ст. 211, 212 УК РСФСР и соответствующим статьям других союзных республик водителей автотранспортных средств, совершивших аварию не на улицах и дорогах, а в других местах (двор, поле, лес и т. д.). Такого рода сомнения возникли потому, что «Правила движения» 1964 г. действуют только «на улицах городов, других населенных пунктов и дорогах СССР». Автор высказывает свои соображения по этому вопросу.

В работе раскрывается, какого рода нарушения должны быть отнесены к нарушениям правил безопасности движения, а какие — к нарушениям правил технической эксплуатации. При этом подчеркнута, что оба эти вида нарушения должны вызывать угрозу безопасности движения. В связи с этим отмечаются ошибки отдельных судов, которые осуждают виновных по ст. ст. 211, 212 УК за нарушение таких правил, действующих на транспорте, которые не связаны непосредственно с безопасностью движения автотранспорта и городского электротранспорта.

Диссертант считает необходимым дополнить ст. 212 УК РСФСР указанием на то, что по этой статье должны привлекаться виновные не только за нарушение правил безопасности движения, но и за нарушение правил технической эксплуатации.

Анализируя характер вредных последствий при совершении автотранспортных преступлений, следует сделать вывод, что к уголовной ответственности виновные должны привлекаться только в тех случаях, когда в результате допущенного ими нарушения наступили тяжелые вредные последствия. Все остальные случаи нарушений должны рассматриваться в качестве административных

и дисциплинарных проступков. В связи с этим высказываются критические замечания в отношении статей УК тех союзных республик, в которых установлена уголовная ответственность за нарушение правил движения, не повлекшее вредных последствий.

В диссертации показаны некоторые особенности установления причинной связи в делах об автотранспортных преступлениях. Отмечаются встречающиеся ошибки в судебной практике при решении вопроса о причинной связи.

Анализируя субъективную сторону автотранспортных преступлений, диссертант отмечает, что она должна отражать специфику объективной стороны этих составов.

Состав преступлений, предусмотренных ст. ст. 211, 212 УК, предполагает «сложную», «смешанную» форму вины. В работе выясняются все возможные сочетания форм психического отношения виновного к общественно опасному действию (бездействию) и вредным последствиям при совершении автотранспортного преступления. Нельзя согласиться с высказанным в литературе и отраженным в судебной практике мнением о том, что автотранспортные преступления предполагают только неосторожность по отношению к наступившим вредным последствиям⁹.

В работе проводится разграничение между составами преступлений, указанными в ст. ст. 211, 212 УК и преступлениями против личности. Особое внимание обращено на отграничение автотранспортных преступлений от умышленного убийства. Отмечаются трудности, возникающие в судебной практике при доказывании косвенного умысла на убийство. Рассматривая обстоятельства, свидетельствующие о наличии косвенного умысла на причинение смерти при нарушениях правил безопасности движения автотранспорта, диссертант считает, что состояние опьянения, в котором находился виновный, может быть одним из доказательств, в сочетании с другими свидетельствующими о наличии у субъекта косвенного умысла на причинение смерти потерпевшему. Значительное место занимает в работе анализ неосторожной формы вины в автотранспортных преступлениях. Проведено также отграничение случайного (невиновного) причинения вредных последствий от неосторожного автотранспортного преступления. Подробно рассматриваются признаки работника автотранспорта как субъекта преступления, предусмотренного ст. 211 УК РСФСР. При этом дается критический анализ соответствующих норм уголовных кодексов, судебной практики и отдельных высказываний по этому вопросу в теории советского уголовного права. Диссертант считает правильным установление в законе для работников автотранспорта более строгой уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и правил эксплуатации по сравнению с ответственностью за такие же нарушения со стороны частных владельцев автомашин. Работник автотранспорта своим неправильным поведением может причинить значи-

⁹ Бюллетень Верховного Суда СССР», 1965, № 3, стр. 10—12.

тельно больший вред обществу и государству, чем частное лицо, нарушившее указанные правила. Кроме того, профессиональная подготовка, условия работы работника автотранспорта дают ему возможность более тщательно соблюдать правила безопасности движения и особенно правила технической эксплуатации, действующие на автотранспорте.

В работе анализируются признаки, характеризующие работника автотранспорта и городского электротранспорта как субъекта преступления по ст. 211 УК РСФСР. Одним из таких признаков является факт нахождения лица на постоянной или временной работе в государственных, кооперативных, общественных учреждениях, предприятиях, организациях. В связи с этим отмечается, что водители автомашин, работающие по найму у частных лиц, не могут быть отнесены к категории работников автотранспорта.

Не должны также считаться работниками автотранспорта и те лица, которые работали шоферами в социалистических организациях, но преступление совершили во время поездки на собственной автомашине или на автомашине, принадлежащей другому гражданину.

По ст. 211 УК РСФСР и соответствующим статьям УК других союзных республик должны привлекаться все те лица, для которых управление автомашиной было либо единственной, либо только одной из их служебных обязанностей.

Для привлечения к ответственности работника автотранспорта и городского электротранспорта за совершение им преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации по ст. 211 УК РСФСР необходимо также установить то обстоятельство, что водитель автомашины совершил нарушение действующих на транспорте правил во время исполнения своих служебных обязанностей. В диссертации подробно рассматривается указанный признак и дается критический анализ имеющихся в советской уголовноправовой литературе мнений по этому вопросу.

Отмечается правильность наметившейся в настоящее время в судебной практике и теории советского уголовного права тенденции признавать работниками автотранспорта как лиц, имеющих профессиональные водительские права, так и лиц, не имеющих в момент нарушения правил безопасности движения водительского удостоверения: временно лишенных водительских прав органами ОРУД-ГАИ или поступивших на работу водителем по подложным документам, или вообще не имевших таких прав.

Специальная глава работы посвящена юридическому анализу группы иных транспортных преступлений: угону автотранспортных средств или других самоходных машин без цели их хищения (ст. 212¹ УК); нарушению действующих на транспорте правил (ст. 213 УК); самовольной, без надобности, остановке поезда (ст. 213¹ УК).

Отмечается практическая важность введения в закон нормы

об уголовной ответственности за самовольный угон автотранспортных средств или других самоходных машин. Проводится сравнительный анализ законодательства союзных республик по вопросу об ответственности за самовольный угон автомашин. В работе обосновывается отнесение рассматриваемого состава преступления к группе транспортных преступлений.

Самовольный угон автотранспорта и других самоходных машин во многих случаях совершается лицами, находящимися в нетрезвом состоянии, либо не имеющими водительских прав, опыта управления транспортом, либо в такой неблагоприятной для езды обстановке, когда виновному приходится скрываться, ехать без света, нарушая правила движения, не проверив техническую исправность транспорта и т. п. Конечно, возможны и такие случаи, когда самовольный угон производится людьми, хорошо знающими правила движения, опытными водителями, и реальной угрозы безопасности движения при этом не возникает. Однако наиболее характерными все же являются те случаи, когда при угоне машин одновременно нарушаются правила безопасности движения и причиняются или создается угроза причинения тяжелых последствий.

Исходя из этих соображений, диссертант приходит к выводу, что объектом преступления самовольного угона механических транспортных средств является нормальная, безопасная работа транспорта в сфере его движения. Конечно, рассматриваемое преступление, как и многие другие преступные деяния, причиняет ущерб нескольким группам различных общественных отношений. Так, при самовольном угоне нарушается право социалистической или личной собственности: виновный незаконно завладевает и пользуется не принадлежащим ему транспортным средством. Однако обстоятельством, определяющим социальную и правовую природу рассматриваемого преступления, является посягательство именно на безопасность движения транспорта. Что же касается других общественных отношений, нарушаемых при совершении этого преступления, то они выступают в данном случае в качестве второго дополнительного объекта посягательства.

В диссертации отмечается разноречивость в законодательстве союзных республик по вопросу о характере транспортных средств, которые могут быть объектом угона. Диссертант полагает, что ст. 212¹ УК РСФСР имеет в виду угон любых средств механического транспорта: железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного и городского электротранспорта.

Под угоном механических транспортных средств понимается незаконное умышленное, без цели хищения, завладение чужим транспортным средством путем поездки на этом механическом транспортном средстве.

По ст. 212¹ УК РСФСР могут быть квалифицированы только случаи угона таких транспортных средств, которые не принадлежат виновному на праве личной собственности, не находятся в его правомочном владении, не закреплены за ним по службе и работе,

и он не имеет права и возможности распоряжаться транспортными средствами.

С субъективной стороны рассматриваемое деяние предполагает прямой умысел. Мотивы и цели могут быть самыми разнообразными: хулиганские побуждения, желание покататься, побыстрее доехать домой, в гости и т. п. Однако под понятие самовольного угона (ст. 212¹ УК РСФСР) не подпадают случаи угона с целью хищения. Нет состава рассматриваемого преступления и в случаях самовольной поездки на чужой автомашине, совершенной в состоянии крайней необходимости.

Субъектом самовольного угона транспортных средств могут быть как частные лица, так и работники транспорта. Однако при этом следует иметь в виду, что все эти лица при самовольном угоне совершают указанные преступления без цели хищения и без использования своих личных взаимоотношений с владельцем автотранспортного средства или своего служебного положения. В противном случае в понятие незаконного угона будут неосновательно включены все случаи самовольных поездок, совершенных работниками транспорта на автомашинах того учреждения или предприятия, в котором работал виновный, а также поездки одного члена семьи без разрешения другого члена семьи, которому принадлежала автомашина. Такое чрезмерно широкое понимание преступления, предусмотренного ст. 212¹ УК РСФСР, было не правильным.

Если при самовольном угоне автотранспортных средств и средств городского электротранспорта была совершена транспортная авария или наезд на граждан, такого рода действия должны квалифицироваться по совокупности по ст. ст. 212¹ и 212 УК РСФСР.

При самовольном угоне транспортных средств исключается применение ст. 211 УК, так как лицо, угоняющее транспортное средство, всегда действует как частное лицо.

Говоря о применении ст. 212 и 212¹ УК по совокупности, следует обратить внимание на пробел в уголовном законодательстве. Речь идет о тех случаях, когда совершается незаконный угон средств железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Самовольный угон средств этих видов транспорта должен караться по ст. 212¹ УК РСФСР. Однако, если при этом частные лица допускают аварию, то, естественно, к ним нельзя применить ст. 212 УК и в то же время нельзя квалифицировать такого рода деяние по ст. 85 УК, так как эта статья предусматривает ответственность только специального субъекта преступления — работника транспорта. Автор считает, что в подобных случаях наряду со ст. 212¹ УК РСФСР следует применять также ст. 213 УК РСФСР — нарушение действующих на транспорте правил. Конечно, если при этом не имелось состава другого, более тяжкого преступления, например, ст. ст. 102—103 УК РСФСР.

В работе рассматриваются виды угона механических транс-

портных средств и при этом отмечается целесообразность введения в диспозицию состава об угоне указания на некоторые отягчающие обстоятельства: совершение угона транспортных средств лицами, находящимися в нетрезвом состоянии, а также лицами не имеющими водительских прав. Эти обстоятельства, нередко сопутствующие самовольному угону, повышают общественную опасность данного рода преступлений, создавая реальную угрозу для жизни и здоровья многих граждан.

В диссертации анализируется состав преступления, предусмотренный ст. 213 УК РСФСР, — нарушение действующих на транспорте правил. При определении объекта данного преступления выясняется вопрос, о каких видах транспорта идет речь в данной норме УК РСФСР. При этом дается сравнительный анализ законодательства союзных республик по этому вопросу. Автор приходит к выводу, что ст. 213 УК РСФСР имеет в виду охрану безопасности движения на всех видах механического транспорта СССР. При совершенствовании действующего уголовного законодательства было бы целесообразно уточнить и конкретизировать виды транспорта, о которых идет речь в данной уголовноправовой норме.

Подробно рассматривается объективная сторона состава преступления, указанного в ст. 213 УК. Выясняется вопрос, о нарушении каких именно правил идет речь в данной уголовноправовой норме. Для привлечения по ст. 213 УК РСФСР во всех случаях необходимо установить, что были нарушены такие правила, которые обеспечивали порядок и безопасность движения механического транспорта. В работе проводится отграничение ст. 213 от других норм, карающих за посягательства на безопасность работы транспорта, в частности, от ст. 217 УК РСФСР.

В работе анализируются имеющиеся в уголовноправовой литературе мнения о характере вредных последствий, предусмотренных ст. 213 УК, а также рассматривается законодательство союзных республик по этому вопросу.

Диссертант считает неудачным определение характера вредных последствий, содержащееся в УК Казахской, Киргизской, Узбекской ССР. В частности, нельзя признать обоснованным установление в УК этих союзных республик уголовной ответственности за те нарушения правил безопасности движения транспорта, которые не повлекли вредных последствий. По этой категории дел целесообразно чрезмерно расширять пределы уголовной репрессии, тем более, что речь идет о неосторожных деяниях. С такого рода отрицательными явлениями было бы правильное вести борьбу организационно-хозяйственными и воспитательными мерами. Достаточно эффективными являются и меры административного характера: наложение на виновных денежного штрафа и т. д.

С субъективной стороны рассматриваемое преступление (ст. 213 УК) характеризуется тем, что виновный, либо умышленно, либо по неосторожности нарушает установленные на транс-

порте правила, обеспечивающие безопасность движения. В отношении наступивших тяжких последствий у виновного может быть только неосторожность.

По вопросу о субъекте рассматриваемого преступления как в судебной практике, так и в теории советского уголовного права нет единства мнений. Субъектом преступления, указанного в ст. 213 УК РСФСР, может быть как работник транспорта, так и частное лицо, нарушившее правила безопасности движения на транспорте, если его действия прямо не предусмотрены другими нормами УК РСФСР.

В работе выясняется вопрос о возможности привлечения к ответственности велосипедистов, пешеходов, а также пассажиров механического транспорта, нарушивших правила безопасности движения и вызвавших те самым наступления вредных последствий. При этом анализируется имеющаяся судебная практика РСФСР по этому вопросу.

На страницах советской печати неоднократно высказывались мнения о необходимости привлечения к уголовной ответственности пешеходов, злостно нарушивших правила движения, что повлекло тяжелые дорожные аварии и катастрофы. Некоторые авторы указывали, что в действующем советском уголовном законодательстве нет нормы, предусматривающей ответственность пешеходов. Эти утверждения не соответствуют действительности: ст. 213 УК не ограничивает какими-либо специальными признаками круг лиц, подлежащих ответственности по этой статье УК. Поэтому в принципе возможно привлечение по ст. 213 УК РСФСР пешеходов, совершивших нарушение правил уличного движения, которое повлекло тяжелые последствия. Конечно, привлечение к уголовной ответственности лиц, пользующихся услугами транспорта, а также велосипедистов должно иметь место при наличии всех необходимых признаков ст. 213 УК. При этом само нарушение должно быть грубым, злостным, иными словами, весьма значительным и существенным. Более того, вообще нецелесообразно привлечение к уголовной ответственности пешеходов и пассажиров транспорта в случаях неосторожного нарушения ими правил безопасности движения. Диссертант исходит из того, что перед тем как применять меры уголовной репрессии, необходимо создать соответствующее общественное мнение о нетерпимости и общественной опасности того или иного поведения людей.

Такого рода общественного мнения в отношении неосторожного поведения пешеходов на улицах и дорогах страны все еще не создано. Доказательством этого положения являются многочисленные случаи нарушения правил уличного движения со стороны пешеходов, которые ежедневно имеют место на дорогах и улицах нашей страны.

С такого рода нарушениями в первую очередь и главным образом необходимо вести борьбу мерами воспитательного порядка, а

также более широко применять меры административного и общественного воздействия.

Кроме того, нельзя не учитывать и то, что сам пешеход, пассажир, нарушивший правила уличного движения, в первую очередь рискует своей собственной жизнью и за свою неосторожность часто весьма жестоко расплачивается: гибнет под колесами механического транспорта или получает тяжкие увечья.

И, наконец, нельзя не видеть разницы в фактическом положении, с одной стороны, пешехода транспорта и, с другой, лица, управляющего транспортом. Водителя механических транспортных средств специально обучают знанию правил уличного движения; соблюдение этих правил для водителя является частью его профессиональных обязанностей при управлении транспортными средствами. Специфика работы водителя автомашины состоит в том, что значительная часть его внимания направлена на соблюдение правил уличного движения и наблюдение за дорожной обстановкой. Иное положение у пешехода и пассажира: эту категорию граждан фактически никто не обучает знанию правил уличного движения, психологически пешеход еще не подготовлен к мысли о том, что он равноправный участник движения. Для пешехода соблюдение правил уличного движения является общегражданской, а не профессиональной обязанностью. Отсюда вытекают и различные правовые последствия для этих двух категорий граждан.

Оправдывая и обосновывая значительно более жесткие требования к водителям в отношении соблюдения правил безопасности движения, нельзя не учитывать и то обстоятельство, что механический транспорт является источником повышенной опасности.

Таким образом, следует сделать вывод о том, что привлечение пешеходов и пассажиров к уголовной ответственности за нарушение правил уличного движения в принципе возможно. Оно предусмотрено действующим уголовным законодательством. Однако это должно иметь место в случаях исключительно дерзкого, умышленного нарушения правил уличного движения, которое повлекло тяжелые вредные последствия: несчастные случаи с людьми, значительный материальный ущерб и т. д.

В работе рассмотрен вопрос о понятии и признаках состава преступления, предусмотренного статьей 213¹ УК РСФСР (самовольная, без надобности, остановка поезда).

Указанное деяние является разновидностью нарушения действующих на железнодорожном транспорте правил об охране порядка и безопасности движения. Выделение этого вида нарушений в самостоятельный состав преступления объясняется главным образом общепредупредительными, воспитательными целями. В диссертации дается юридический анализ указанного состава преступления.

В частности, автор останавливается на таком признаке рассматриваемого состава преступления, как остановка поезда без надобности. При определении, была ли произведена оста-

новка поезда «с надобностью» или «без надобности», необходимо принимать за основу субъективную оценку лица, остановившего поезд. Конечно, в отдельных случаях гражданин мог и ошибаться, производя остановку поезда. Однако суд должен разобраться, были у субъекта достаточные основания прибегать к таким чрезвычайным действиям. В случаях добросовестного заблуждения гражданин должен быть освобожден от ответственности. Решение этого вопроса тесно связано с выяснением содержания субъективной стороны рассматриваемого преступления.

С субъективной стороны это преступление характеризуется умыслом в отношении самого факта остановки поезда. Виновный сознает, что он действует самовольно, без разрешения работников железнодорожного транспорта. Кроме того, он понимает, что действует «без надобности», т. е. при отсутствии таких серьезных, чрезвычайных обстоятельств, которые оправдывали бы совершенные им действия.

Закон не считает преступной остановку поезда, произведенную по неосторожности. Об этом свидетельствует тот факт, что закон характеризует такого рода остановку поезда как «самовольную». Такая характеристика совершенных действий возможна только в отношении умышленных деяний.

Субъективное отношение виновного к наступившим вредным последствиям может быть либо умышленным, либо неосторожным. При этом по ст. 213¹ УК РСФСР могут быть квалифицированы только те случаи самовольной остановки поезда, когда виновный умышленно относился к нарушению нормального движения поездов (ч. I ст. 213¹ УК РСФСР), если же имелся умысел по отношению к тяжким вредным последствиям (ч. II ст. 213¹ УК РСФСР), то такого рода действия образуют состав другого преступления: ст. 86 УК РСФСР или, при наличии антисоветского умысла, ст. ст. 68, 69 УК РСФСР. В диссертации кратко излагается различие между самовольной, без надобности, остановкой поезда и указанными составами преступлений.

Субъектом рассматриваемого преступления могут быть лица, достигшие шестнадцатилетнего возраста, вменяемые. При определенных условиях субъектом самовольной, без надобности, остановки поезда могут быть не только частные лица, но и работники железнодорожного транспорта.

Работники железнодорожного транспорта за самовольную, без надобности, остановку поезда должны привлекаться по ст. 213¹ УК РСФСР в тех случаях, когда они совершили указанные преступные действия не во время исполнения служебных обязанностей. Если же работник транспорта во время исполнения служебных обязанностей, в нарушение действующих правил движения, самовольно и без надобности остановил поезд, а это вызвало вредные последствия, то такого рода действия должны караться по другим статьям закона: ст. ст. 85, 170 УК РСФСР.

* * *

Четвертый раздел работы посвящен вопросу о назначении наказания за транспортные преступления по советскому уголовному законодательству.

Проблема назначения судом наказания за совершенное преступление охватывает широкий круг вопросов и имеет первостепенное практическое значение.

В науке советского уголовного права этой проблеме уделялось довольно значительное внимание. Общие положения и принципы назначения наказания весьма обстоятельно изложены в теории советского уголовного права. В то же время особенности назначения наказания по отдельным категориям преступлений исследованы совершенно недостаточно. Автор ограничился рассмотрением лишь некоторых, по его мнению, наиболее интересных и важных вопросов указанной темы: эффективность установленных в законе наказаний за транспортные преступления в деле достижения целей общего и специального предупреждения, понятие и виды смягчающих и отягчающих обстоятельств, учитываемых судами при назначении наказания за транспортные преступления.

Осуществление судами таких задач наказания, как общее и специальное предупреждение, в делах о многих транспортных преступлениях встречает определенные трудности. Они состоят в том, что суды, устанавливая обстоятельства совершения транспортного преступления, часто сталкиваются с довольно сложной ситуацией: с объективной стороны преступления представляет значительную опасность — наступили тяжкие последствия. Однако с субъективной стороны преступление совершено по неосторожности, что, безусловно, снижает опасность такого рода деяний по сравнению с умышленным преступлением. Значительно усложняет проблему назначения наказания и тот факт, что нередко на скамье подсудимых оказываются лица, которые до этого честно трудились, активно участвовали в общественной жизни коллектива, примерно вели себя в быту. Иными словами, суду нередко приходится определять меру наказания таким лицам, для которых совершенное транспортное преступление явилось случайным эпизодом в их жизни. Диссертант обращает внимание на необходимость проявления в подобных случаях особо внимательного, гуманного подхода к решению вопроса о назначении конкретной меры наказания.

В работе рассматривается влияние задач общего и специального предупреждения на характер санкций о транспортных преступлениях. Отмечая отдельные недостатки санкций ст. ст. 85, 211, 212 УК РСФСР, диссертант полагает, что в этих нормах имеет место некоторая переоценка значения такой меры наказания, как лишение свободы и недооценка других мер уголовного наказания. Дело в том, что закон в ч. I ст. 85, ч. II ст. 211, ч. II ст. 212 УК

РСФСР предусматривает лишение свободы в качестве единственной основной меры наказания. Анализируя судебную практику применения указанных норм УК, автор обнаруживает, что судебные органы в последнее время довольно часто назначают наказание по ч. I ст. 85, ч. II ст. 211, ч. II ст. 212 УК РСФСР ниже низшего предела, т. е. применяют ст. 43 УК РСФСР. Это не совсем нормальное явление. Дело в том, что ст. 43 УК РСФСР предусматривает исключительный порядок назначения наказания. Однако в силу несовершенства санкций указанных статей о транспортных преступлениях на практике фактически подорван принцип исключительности назначения наказания в порядке ст. 43 УК РСФСР.

В результате исследования указанных вопросов диссертант приходит к выводу о необходимости сохранения в законе о транспортных преступлениях достаточно высоких верхних пределов санкций в виде длительных сроков лишения свободы. Тем самым это будет способствовать осуществлению задачи общего предупреждения. Для выполнения задач специального предупреждения и более тщательной индивидуализации наказания по рассматриваемой группе преступлений целесообразно установить в законе и другие, помимо лишения свободы, меры наказания: исправительные работы без лишения свободы, лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, возложение обязанности загладить причиненный вред.

Значительное внимание уделено в работе понятию и анализу смягчающих и отягчающих обстоятельств, учитываемых судами при определении наказания за транспортные преступления. В работе содержится критический анализ существующих в советской уголовно-правовой литературе мнений о сущности и правовой природе смягчающих и отягчающих обстоятельств, а также дана классификация этих обстоятельств.

Смягчающие и отягчающие обстоятельства предлагается классифицировать по следующей схеме:

1. Смягчающие и отягчающие обстоятельства, относящиеся к совершенному общественно опасному деянию:

а) смягчающие и отягчающие обстоятельства, относящиеся к объективным свойствам деяния;

б) смягчающие и отягчающие обстоятельства, относящиеся к субъективным свойствам совершенного преступления.

2. Смягчающие и отягчающие ответственность обстоятельства, характеризующие личность субъекта.

Далеко не все смягчающие и отягчающие обстоятельства, указанные в ст. ст. 38, 39 УК РСФСР, имеют одинаковое значение и в равной мере часто встречаются по всем категориям преступлений. В связи с этим отмечается, какие из указанных обстоятельств имеют наибольшее значение при рассмотрении дел о транспортных преступлениях.

В УК РСФСР 1926 г. и ранее действовавших УК других союзных республик перечень отягчающих обстоятельств в законе не был исчерпывающим. Новое уголовное законодательство, как известно, пошло по другому пути. Однако практика показала, что такое решение вопроса нельзя признать наилучшим. Обстоятельства дела могут быть настолько разнообразными, что их невозможно заранее определить и оценить в законе. Свидетельством этого и является тот факт, что судебная практика в настоящий момент фактически учитывает и такие обстоятельства, которые прямо не указаны в ст. 39 УК РСФСР. Было бы целесообразно внести в законодательство по этому вопросу некоторые изменения.

Во-первых, нецелесообразно давать в законе исчерпывающий перечень как смягчающих, так и отягчающих ответственность обстоятельств, так как это неосновательно и неоправданно ограничивает деятельность суда по индивидуализации наказания.

Во-вторых, по определенным категориям преступлений было бы желательно в нормах Особенной части УК прямо указать на некоторые безусловно отягчающие ответственность обстоятельства. Например, по транспортным преступлениям такими отягчающими обстоятельствами являются: совершение аварии лицом, находившимся в нетрезвом состоянии; неоказание помощи потерпевшему от аварий и некоторые другие обстоятельства.

СПИСОК РАБОТ

в которых отражены основные положения диссертации

1. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на авто-транспорте. Госюриздат, М., 1957. Объем 9,05 п. л. (См. рецензии: «Советская юстиция», 1958, № 5; «Правоведение», 1958, № 2).

2. Отягчающие и смягчающие обстоятельства, учитываемые при определении меры наказания (в соавторстве с Н. Ф. Кузнецовой). Объем 3,5 п. л. в сб.: «Применение наказания по советскому уголовному праву». Изд-во МГУ, 1958.

3. Понятие неосторожности в Основах уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик 1958 г. «Вестн. Моск. ун-та», серия Право, 1960, № 3. Объем 0,5 п. л.

4. Смягчающие и отягчающие обстоятельства (в соавторстве с Н. Ф. Кузнецовой) (раздел в учебнике «Советское уголовное право, часть общая» М., Госюриздат, 1962). Объем 0,5 п. л.

5. Причины преступности (в соавторстве с Н. Ф. Кузнецовой) (глава в учебнике «Советское уголовное право, часть общая». М., Госюриздат, 1962). Объем 1 п. л.

6. Рецензия на книгу «Автотранспортные происшествия и их расследование» (в соавторстве с Н. П. Яблоковым). М., Госюриздат, 1962. «Советская юстиция», 1963, № 2. Объем 0,5 п. л.

7. Когда виноват пешеход «За безопасность движения». 1963, № 7. Объем 0,3 п. л.

8. Нарушение правил движения на транспорте и уголовная ответственность. «Советская юстиция», 1964, № 11. Объем 0,5 п. л.
 9. Понятие и система транспортных преступлений. «Правоведение», 1964, № 3. Объем 1 п. л.
 10. Одна из закономерностей «свободного мира». «Советская юстиция», 1965, № 8. Объем 0,5 п. л.
 11. Квалификация транспортных преступлений. Изд-во МГУ, 1965. Объем 12,76 п. л.
- Всего по теме диссертации опубликовано 31 п. л.

Сдано в набор 9/X 1965 г.
Л-49638

Печ. л. 2,0

Подписано к печати 13/X 1965 г.
Тираж 300 экз. Зак. 2040

Типография Изд-ва МГУ (филиал), Москва, проспект Маркса, 20