

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Малаева Айгиза Ураловна

магистрант ФГАОУ ВО ЮУрГУ (НИУ), РФ, г. Челябинск

Дмитриева Анна Александровна

д-р юрид. наук, профессор, доцент ФГАОУ ВО ЮУрГУ (НИУ), РФ, г. Челябинск

Согласно официальной статистике Всемирной организации здравоохранения чуть меньше трети смертельных исходов от несчастных случаев приходится на долю транспортных катастроф, в частности число смертей в результате ДТП в разы превышает количество погибших в результате железнодорожных катастроф, а также пожаров и других несчастных случаев [3].

Согласно статистическим данным с каждым годом растет число ДТП со смертельным исходом. Так, в Российской Федерации только за 2018 год произошло около 126 тысяч аварий, в результате которых лица получили различные степени тяжести, а более 15 тысяч было совершено водителями в состоянии алкогольного опьянения [4].

Итак, под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта понимаются общественно опасные деяния, за совершение которых Уголовным кодексом Российской Федерации предусмотрена ответственность, посягающие непосредственно на жизнь и здоровье людей. В качестве объектов данных составов преступления помимо жизни и здоровья людей выступают общественные отношения в сфере нормального функционирования транспорта.

В качестве безопасности движения и эксплуатации транспортных средств принято понимать осуществление безопасного передвижения транспорта, являющегося источником повышенной опасности [5, с. 65].

В науке уголовного права принято выделять две группы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта:

- преступления, которые совершаются лицами, имеющими определенную ответственность за обеспечение безопасности эксплуатации транспортных средств, а также обеспечивающих безопасность эксплуатации вверенных им транспортных средств;
- преступления, которые совершаются лицами, не несущими ответственности за обеспечение безопасности эксплуатации транспортных средств.

Объективная сторона данных составов преступлений характеризуется как активными действиями так и бездействием. Примером активных преступных действий может служить состав преступления, закрепленный в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, а именно нарушение лицом, управляющим механическим транспортным средством, правил дорожного движения, которое повлекло за собой причинение тяжкого вреда здоровью или смерть иного лица. В качестве примера бездействия может выступать состав преступления, закрепленный в статье 270 Уголовного кодекса Российской Федерации, а именно неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие [1].

По общему правилу, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств являются преступлениями с материальным составом, то есть преступление является оконченным с момента наступления общественно опасных последствий, выражающихся в причинение тяжкого вреда здоровью, смерти человека, а также нанесение крупного материального ущерба.

При квалификации данных составов преступления одним из обязательных условий может являться наличие транспортного средства в качестве средства совершения преступного посягательства. Следует отличать транспортные средства, используемые в качестве средства совершения преступления, от предмета преступного посягательства. Так, в статье 266 Уголовного кодекса Российской Федерации транспортное средство будет выступать в качестве предмета преступного посягательства, а в статье 263 Уголовного кодекса Российской Федерации в качестве средства совершения преступного деяния [2, с.58].

В тоже время на квалификацию преступления, связанного с нарушением безопасности движения и эксплуатации транспорта, могут повлиять внешние факторы совершения преступления, а именно время, место совершения преступного деяния.

В качестве субъекта данных составов преступления выступает вменяемое физическое лицо, которое на момент совершения преступления достигло возраста 16 лет. Исключением из данного правила является статья 267 Уголовного кодекса Российской Федерации «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» уголовная ответственность за совершение которого наступает с 14-летнего возраста.

На сегодняшний день одной из самых острых проблем среди преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, по нашему мнению, выступает количество таких преступлений. На наш взгляд, причиной этому является отсутствие комплексного научного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности движения, недостаточной научной разработкой современных правовых средств борьбы с аварийностью на транспорте, серьезными упущениями в организации работы правоохранительных органов по ее предупреждению.

По нашему мнению в первую очередь необходимо усовершенствовать меры по предупреждению совершения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств среди всех слоев населения начиная от школьников заканчивая лицами пожилого возраста. Данную систему общесоциальных мер предупреждения необходимо сочетать с целенаправленными мерами по обеспечению безопасности функционирования общественного и личного транспорта, выражающимся, в качественном повышении контроля за сертификацией транспортных средства, а также в контроле за производимым ремонтом транспорта, который может быть осуществлен с помощью недопущения использования некачественных деталей, в повышении внимания к личной безопасности пассажира транспортного средства.

В качестве последствий преступления уголовный закон в настоящее время называет тяжкий вред здоровью, смерть одного или нескольких потерпевших. На наш взгляд, необходимо вновь ввести уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение человеку вреда здоровью средней тяжести, или, в качестве варианта, предусмотреть ее в части 1 статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. Вред здоровью средней тяжести по своим свойствам достаточно близок к тяжкому вреду, а характер вреда обуславливается не столько поведением виновного, сколько случайными обстоятельствами. Общественная опасность такого рода нарушений значительно повышается в случае причинения вреда здоровью средней тяжести нескольким лицам.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод о том, что только на основе квалифицированного сочетания общесоциальных и специальных профилактических мер и возможна постановка и осуществление социально значимой предупредительной деятельности в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта. Иначе, в случае непринятия необходимых законодательных, организационно-правовых, экономических и воспитательных мер, в связи со стремительной автомобилизацией населения в России можно спрогнозировать

дальнейший рост совершаемых ДТП, а следовательно, и потерпевших от них.

Список литературы:

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 12.11.2018) // Российская газета. – 1996. – 113.
2. Бриллиантов А.В. Комментарий к Уголовному кодексу РФ. – М.: Проспект, 2017. – с. 58-61.
3. Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения // [Электронный ресурс] / URL: https://www.who.int/gho/publications/world_health_statistics/ru/ (дата обращения: 21.12.2018 г.).
4. Официальный сайт Госавтоинспекции Российской Федерации // [Электронный ресурс] / URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 21.12.2018 г.).
5. Туманов Г.А., Фризко В.А. Общественная безопасность и ее обеспечение // Экономика. Политика. Право. – 2016. – № 3. – С. 64 – 69.