

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН
МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
Карагандинская академия имени Баримбека Бейсенова

К. А. Бакишев

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ
ПО УГОЛОВНОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

КАРАГАНДА
2017

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН
МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
Карагандинская академия имени Баримбека Бейсенова

К. А. Бакишев

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ
ПО УГОЛОВНОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

КАРАГАНДА
2017

УДК 343.2/7(035.3)

ББК 67.408

Б 21

Публикуется по решению ученого совета Карагандинской академии МВД Республики Казахстан им. Б. Бейсенова.

Рецензенты: *Акимжанов Т. К.*, профессор кафедры юриспруденции и международного права Университета «Туран», доктор юридических наук, профессор, заслуженный работник МВД РК; *Ханов Т. А.*, директор Института правовых и экономических исследований Карагандинского экономического университета Казпотребсоюза, доктор юридических наук, доцент.

Б 21 *Бакишев К. А.*

Ответственность за транспортные правонарушения по уголовному законодательству Республики Казахстан: Монография. — Караганда: Карагандинская академия МВД Республики Казахстан им. Б. Бейсенова, 2017. — 226 с.

ISBN 978-9965-39-597-0

В монографии представлены уголовно-правовые и криминологические аспекты обеспечения безопасности движения транспорта в Казахстане. На основе юридического анализа уголовно-правовых норм об ответственности за транспортные уголовные правонарушения в Уголовном кодексе Республики Казахстан 2014 г., следственной и судебной практики формулируются выводы и рекомендации для совершенствования отечественного уголовного законодательства и правоприменительной деятельности в этой сфере.

Монография адресована научным работникам, сотрудникам правоохранительных органов, преподавателям и студентам (курсантам) юридических учебных заведений.

ISBN 978-9965-39-597-0

УДК 343.2/7(035.3)

ББК 67.408

© Карагандинская академия
МВД РК им. Б. Бейсенова, 2017;

© Бакишев К. А., 2017

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт играет в нашей жизни весьма важную роль, являясь действенным инструментом в деле реализации части государственной политики, направленной на обеспечение им потребностей экономики и населения. С каждым годом растет объем перевозок грузов и пассажиров на всех видах транспорта. Транспорт в значительной степени способствует росту производительных сил и теснейшим образом связан со всеми отраслями экономики Казахстана, играя весьма важную роль в деле обеспечения экономической безопасности республики.

В настоящее время транспортный комплекс, включающий транспорт общего пользования — железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный, трубопроводный и не общего пользования — промышленный транспорт, воплощает в себе мощное проявление научно-технического прогресса, что в значительной степени влияет на темпы экономического и социального развития каждой страны¹.

Основной транспортной системы Республики Казахстан являются железнодорожный транспорт, который осуществляет 79 % грузооборота и 56 % товарооборота, воздушный и автомобильный транспорт. Заметно повышается роль морского и речного транспорта, который по объему грузооборота занимает в этой системе третье место.

В этой связи проблеме предупреждения происшествий на всех видах транспорта придается первостепенное значение. В то же время анализ состояния, динамики и структуры транспортных правонарушений свидетельствует о том, что их количество продолжает неуклонно возрастать. По данным ООН, в настоящее время в мире от дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибают около 250 тыс. человек, более 10 млн получают ранения. Когда в 1896 г. в Англии автомобилем был задавлен первый пешеход, вряд ли можно было предвидеть истинные масштабы трагических последствий автомобилизации. Автомобиль стал не только удобным средством передвижения, но и источником повышенной опасности.

В странах СНГ число погибших на 100 пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях превышает в 4—8 раз соответственно показатели таких стран как США, Германия, Япония, Великобритания.

¹ Железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской и речной транспорт Казахстана входят в транспортно-коммуникационный комплекс (ТКК).

В Казахстане культура поведения на дорогах остается на крайне низком уровне, что также приводит к человеческим жертвам и большим материальным потерям. Так, на дорогах республики в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно гибнет более 3 тыс. человек и около 20 тыс. получает ранения, на 100 тыс. человек приходится 21,9 смерти. Это самый высокий показатель среди стран ближнего зарубежья: в Китае он равен 20,5, в Кыргызстане — 19,2, в Узбекистане — 11,3, в России — 18,6. В Беларуси на дорогах ежегодно погибает 14,4 человек на 100 тыс. населения, а в Украине — 13,5. Сумма причиняемого ими ущерба экономике республики ежегодно составляет около 9,6 млрд тенге, или 1—2 % от внутреннего валового продукта.

Существенны людские и экономические потери в результате аварий, крушений и катастроф на железнодорожном, морском, речном и воздушном транспорте. Об этом свидетельствует гибель парохода «Адмирал Нахимов», парома «Эстония», ряд крупных авиакатастроф и железнодорожных крушений, случившихся в последнее время в странах ближнего и дальнего зарубежья.

Без преувеличения можно сказать, что транспортные правонарушения относятся к числу наиболее распространенных и обладающих высокой степенью общественной опасности деяний, потому обеспечение безопасности в сфере функционирования транспорта на современном этапе развития общества относится к числу актуальных проблем. Актуальность и сложность решения этой задачи обусловлена продолжающимся бурным ростом транспортного парка страны, его технической оснащенности, интенсивности движения.

В этой связи интересы защиты общества от негативных последствий научно-технического прогресса требуют активного использования всего комплекса предупредительных средств, в том числе мер уголовно-правового воздействия. Интересы защиты общества от аварий и катастроф обуславливают необходимость постоянного их совершенствования и приведения в соответствие с нуждами следственной и судебной практики.

Важную роль в преодолении тяжких последствий аварий и катастроф на всех видах транспорта играют Законы РК «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г.², «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³, «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 г.⁴, «Об ис-

² Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г. № 156. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000_ (дата обращения: 25.12.2017).

³ Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г. № 194-V ЗРК. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194> (дата обращения: 25.12.2017).

⁴ Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 г. № 266. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000266_ (дата обращения: 25.12.2017).

пользовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 г.⁵, «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.⁶, «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г.⁷, «Об автомобильных дорогах» от 17 июля 2001 г.⁸ и др. Сказанное свидетельствует о том, что обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта продолжает оставаться серьезной общегосударственной задачей.

Проблеме предупреждения, квалификации и назначения наказания за транспортные преступления посвящены труды многих ученых-юристов: Н. С. Алексеева, И. Н. Белокобыльского, С. Я. Булатова, М. Б. Валиева, В. К. Глистина, М. С. Гринберга, П. С. Дагеля, В. И. Жулева, Б. Я. Зотова, Б. А. Куринова, В. И. Коняева, В. Е. Квашиса, В. И. Касынюка, А. И. Коробеева, А. С. Кузьминой, И. Н. Кременова, А. Г. Корчагина, В. В. Лукьянова, И. Г. Маландина, В. А. Нерсесяна, Б. В. Петухова, А. И. Плотникова, А. И. Чучаева, В. Е. Эминова и др.

Названные авторы внесли существенный вклад в развитие теории и практики борьбы с транспортными преступлениями. Вместе с тем работы указанных авторов не исчерпывают всех вопросов проблемы обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. В некоторых из них в полемическом плане обсуждаемые вопросы уже нашли отражение в современном законодательстве, в других сформулированные выводы и рекомендации носят дискуссионный характер или требуют дальнейшей разработки и теоретического обоснования.

Существенным изменениям и дополнениям подверглась система транспортных правонарушений в новом Уголовном кодексе РК 2014 г. Некоторые деяния в период проведения правовой реформы были декриминализованы, а другие, напротив, включены в данную систему и еще не получили достаточного освещения в юридической литературе. В этой связи анализ содержания и применения уголовно-правовых норм в главе «Транспортные уголовные правонарушения» Особенной части УК РК в современных условиях, несомненно, имеет большое теоретическое и практическое значение.

В данной работе основное внимание уделено юридическому анализу комплекса уголовно-правовых проблем обеспечения безопасности движе-

⁵ Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 г. № 339-IV. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_ (дата обращения: 25.12.2017).

⁶ Закон Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г. № 574. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000574_ (дата обращения: 25.12.2017).

⁷ Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г. № 284. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_ (дата обращения: 25.12.2017).

⁸ Закон Республики Казахстан «Об автомобильных дорогах» от 17 июля 2001 г. № 245. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000245_ (дата обращения: 25.12.2017).

ния и эксплуатации транспортных средств с учетом законодательных новелл, содержащихся в Уголовном кодексе Республики Казахстан. Вниманию читателей предлагается краткий экскурс в историю развития законодательства о транспортных преступлениях, криминологическая характеристика, комментарий уголовно-правовых статей УК о транспортных уголовных правонарушениях и проблемы их наказуемости.

При подготовке настоящей работы автор руководствовался положениями норм Конституции Республики Казахстан, национального уголовного, уголовно-исполнительного и административного законодательств, постановлений Пленумов Верховного суда КазССР и СССР, нормативных постановлений Верховного Суда Республики Казахстан.

Автором также широко использовались статистические данные Центра правовой статистики и информации при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан, архивные уголовные дела о транспортных преступлениях, рассмотренные судами г. Алматы и Алматинской области, г. Караганды, г. Астаны и Акмолинской области, опубликованная судебная практика по делам данной категории, а также результаты анкетирования работников органов следствия и суда, транспортных предприятий, юридическая литература по данной проблеме.

1 ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ: ПОНЯТИЕ, СИСТЕМА, ВИДЫ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

1.1 ИСТОРИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ТРАНСПОРТНЫХ УГОЛОВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ

Развитие уголовного законодательства о транспортных правонарушениях имеет сравнительно короткую историю и непосредственно связано с историей становления и развития самого транспорта.

До Октябрьской революции Казахстан был краем бездорожья. Наибольшее распространение получил гужевой, а местами и вьючный транспорт. Общая протяженность железных дорог в 1913 г. здесь составляла всего 2 081 км, или 0,97 км железных дорог на тысячу квадратных километров, тогда как в европейской части России эта цифра составляла 11,3 км. Судходство в незначительных размерах существовало только на Каспийском и Аральском морях, общая протяженность водных путей составляла тогда несколько тысяч километров, а грузооборот доходил до 400 тыс. тонн. Автопарк к 1910 г. насчитывал немногим более 20 автомобилей и 12 мотоциклов иностранного производства, а в некоторых регионах республики об автомобиле вообще не имели представления^{9, 348}. Со строительством в 1911—1915 гг. нефтепровода от промысла Доссор до порта Ракуши в Казахстане началось развитие трубопроводного транспорта^{10, 351—352}.

Основными видами транспорта в Российской империи в период между революциями 1905 и 1917 гг. были гужевой, водный и железнодорожный транспорт, авиация практически отсутствовала. Автомобилей накануне первой мировой войны насчитывалось около 8 800 штук. Наиболее технически оснащенным был железнодорожный транспорт, на долю которого приходилось 69 % всех перевозок и 58 % грузооборота^{11, 13}. Поэтому в первые годы советской власти были приняты специальные нормы об ответственности за правонарушения именно на железнодорожном, морском и речном транспорте, имевшем в тот период особое государственное значение. Транспорт необходимо было укреплять и охранять всеми средствами, в том числе и уголовно-правовыми.

⁹ Казахская Советская Энциклопедия: Энциклопедический справочник / Под ред. М. К. Козыбаева. — Алма-Ата, 1981.

¹⁰ Большая Советская Энциклопедия / Гл. ред. А. М. Прохоров. В 30 т. Изд. 3-е. — М., 1977. Т. 27.

¹¹ Великанов Д. П. и др. Транспорт СССР. Итоги за 50 лет и перспективы развития / Под общ. ред. А. Л. Голованова. — М., 1967.

В Декрете СНК от 15 ноября 1917 г. отмечается, что спекулянты, мародеры и их пособники на железных дорогах, пароходствах, транспортных конторах обостряют тяжелое положение в стране до последней степени^{12, 69}. В связи с этим в 1918 г. наряду с декретами о национализации транспорта и о новой организации управления транспортом был издан ряд постановлений, необходимых в условиях военного времени. Так, Декретом от 25 ноября 1918 г. на железных дорогах вводится военное положение, а все железнодорожные служащие считаются призванными на военную службу, но остаются при исполнении своих обязанностей¹³.

Декреты ВЦИК от 20 июня и 20 ноября 1919 г. предоставляли ЧК и ее губерским органам в местностях, объявленных на военном положении, широкие права по пресечению попыток уничтожения и повреждения железнодорожных путей, мостов и других транспортных сооружений^{14; 15}. В течение 1919—1921 гг. в связи с необходимостью упорядочения перевозок правительством был принят ряд постановлений, устанавливающих ответственность за нарушение порядка на транспорте, правил проезда по железным дорогам, порчу и утрату грузов и багажа, незаконный проезд на паровозах и тормозных площадках^{16; 17; 18; 19}.

Как отмечает один из первых исследователей проблемы борьбы с транспортными преступлениями профессор Н. С. Алексеев, первая попытка сформулировать специальную норму об ответственности работников желез-

¹² Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О борьбе со спекуляцией» от 15 ноября 1917 г. // Сб. док-тов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917—1952. — М., 1953.

¹³ Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О введении военного положения на железных дорогах» от 28 ноября 1918 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства РСФСР. — 1918. — № 86. — Ст. 895. URL: <http://istmat.info/node/31892> (дата обращения: 25.12.2017).

¹⁴ Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета РСФСР «Об изъятиях из общей подсудности в местностях, объявленных на военном положении» от 20 июня 1919 г. // СУ РСФСР. — 1919. — № 27. — Ст. 301. URL: <http://istmat.info/node/38094> (дата обращения: 25.12.2017).

¹⁵ Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета «Положение о Революционных Военных трибуналах» от 20 ноября 1919 г. // СУ РСФСР. — 1919. — № 58. — Ст. 549. URL: <http://istmat.info/node/38779> (дата обращения: 25.12.2017).

¹⁶ Декрет Совета Народных Комиссаров «О порядке пользования пассажирскими поездами» от 4 июня 1919 г. // СУ РСФСР. — 1919. — № 23. — Ст. 274. URL: <http://istmat.info/node/38031> (дата обращения: 25.12.2017).

¹⁷ СУ РСФСР. — 1919. — № 25.

¹⁸ Постановление Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов «О правилах выдачи разрешений на проезд по железным дорогам» от 9 июля 1919 г. // СУ РСФСР. — 1919. — № 34. — Ст. 340. URL: <http://istmat.info/node/38264> (дата обращения: 25.12.2017).

¹⁹ СУ РСФСР. — 1920. — № 56.

нодородного транспорта, преступно нарушающих свои служебные обязанности, была предпринята в «Положении о революционных железнодорожных трибуналах» 1920 г.^{20, 13} На рассмотрение этого трибунала передавались дела о преступлениях железнодорожных служащих, связанные с нарушением работы транспорта, саботажем, небрежным отношением к работе в случаях, имеющих для транспорта важные последствия, или тех же преступлений, совершенных повторно после двукратного взыскания в дисциплинарном порядке²¹. Принятые постановления предусматривали суровые меры наказания за посягательства на нормальную деятельность транспорта со стороны не только его работников, но и любых лиц.

В одном из постановлений Совета Труда и Обороне указывалось, что «ввиду тяжелого положения транспорта необходимо применять особо суровые репрессии в отношении граждан, проезжающих без билета, нарушающих железнодорожные правила, а также в отношении должностных лиц, которые своим бездействием способствуют развитию этого пагубного для транспорта явления». Виновные по этому постановлению подлежали аресту ВЧК и лишались свободы до пяти лет²². «В большинстве перечисленных декретов, — пишет профессор Ш. С. Грингауз, — в качестве наказания предусматривалось также отправление в концлагеря»^{23, 212}.

Был издан ряд норм, устанавливающих ответственность за посягательства на другие виды транспорта. Так, в Декретах ВЦИК и СНК говорится об уголовной или административной ответственности виновных лиц за деяния, совершенные в открытом море на судах, плавающих под российским флагом, проезд по водным путям с нарушением установленных правил, безбилетный проезд, неподчинение законным требованиям капитана^{24; 25; 26; 27; 28}.

²⁰ *Алексеев Н.С.* Транспортные преступления. — М., 1957.

²¹ Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета РСФСР «О Революционных Военных Железнодорожных Трибуналах (Положение)» от 27 марта 1920 г. // СУ РСФСР. — 1920. — № 21. — Ст. 112. URL: <http://istmat.info/node/41437> (дата обращения: 25.12.2017).

²² Постановление Совета Труда и Обороне «Об усилении наказания за проезд на паровозах и тормозных площадках лиц, не имеющих на то права, а равно в отношении должностных лиц, проявляющих бездействие в борьбе с этим опасным для железнодорожного движения нарушением революционного порядка» от 15 апреля 1921 г. // СУ РСФСР. — 1921. — № 34. — Ст. 184. URL: <http://istmat.info/node/46085> (дата обращения: 25.12.2017).

²³ *Герцензон А. А., Грингауз Ш. С., Дурманов Н. Д. и др.* История советского уголовного права: 1917—1947. — М., 1948.

²⁴ Постановление Совета Труда и Обороне «О порядке пользования проездом по водным путям (Положение)» от 16 апреля 1920 г. // СУ РСФСР. — 1920. — № 33. — Ст. 159. URL: <http://istmat.info/node/41580> (дата обращения: 25.12.2017).

²⁵ Декрет Совета Народных Комиссаров «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 г. // СУ РСФСР. — 1921. — № 6. — Ст. 40. URL: <http://istmat.info/node/45778> (дата обращения: 25.12.2017).

«Транспортные преступления, — отмечал Н. С. Алексеев, — в тот период в уголовном законодательстве еще до его кодификации занимали значительное место, что объяснялось необходимостью установления строжайшего порядка в этой области народного хозяйства»^{20, 5}. Автор имел в виду преступления, совершаемые на железнодорожном, морском и речном транспорте. Специальных норм, устанавливающих ответственность за правонарушения на воздушном и автомобильном транспорте, в то время не было. «Сложность вопросов, встающих в этой области, определяется тем, — писал профессор С. Я. Булатов, — что уголовное законодательство, действующее ныне, создавалось в иных условиях, когда автотранспорт не играл существенной роли»^{29, 143}.

Ш. С. Грингауз упоминает о Наказе Камышевскому народному гласному суду, выработанный Камышевским Советом и утвержденном общим собранием граждан 4 февраля 1918 г. Наказ представлял собой своеобразный Уголовный кодекс, содержащий 46 составов преступлений и санкции по ним. Один из составов предусматривал ответственность за «неосмотрительную и неосторожную езду», требующую наличия неосторожной вины^{23, 109}. Вряд ли данная норма в связи с практическим отсутствием автомобилей в тот период предусматривала ответственность за правонарушения на этом виде транспорта. Она, скорее всего, устанавливала ответственность за деяния на гужевом транспорте.

Первым специальным актом, направленным на обеспечение четкой и безопасной работы автотранспорта, явился Декрет СНК РСФСР «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)» от 10 июня 1920 г.³⁰ По сути, это были первые правила дорожного движения, где определялся круг ответственных за нарушение правил автодвижения лиц.

В Казахстане в начале 20-х гг. создается Центральное управление местного транспорта, парк которого насчитывает немногим более 32 автомашин

²⁶ Декрет Совета Народных Комиссаров «О транспортных операциях на внутренних водных путях» от 11 апреля 1921 г. // СУ РСФСР. — 1921. — № 32. — Ст. 178. URL: <http://istmat.info/node/46075> (дата обращения: 25.12.2017).

²⁷ СУ РСФСР. — 1921. — № 69.

²⁸ Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О морском транспорте» от 30 мая 1921 г. // СУ РСФСР. — 1921. — № 50. — Ст. 272. URL: <http://istmat.info/node/46247> (дата обращения: 25.12.2017).

²⁹ Булатов С. Я. Вопросы судебной практики по делам о преступлениях на автотранспорте // Учен. зап. юрид. ф-та КазГУ. — Алма-Ата, 1957. Вып. 4.

³⁰ Декрет Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» от 10 июня 1920 г. // Известия ВЦИК. 1920. 13 июня; СУ РСФСР. — 1920. — № 57. — Ст. 251. URL: <http://istmat.info/node/41936> (дата обращения: 25.12.2017).

иностранного производства^{31, 50}. В связи с постепенным ростом автомобильного парка в Казахстане автоперевозки начинают приобретать народнохозяйственное значение и возникает необходимость упорядочения движения автотранспорта. Большую роль в обеспечении безопасности движения автотранспорта в Казахстане сыграли обязательные постановления СНК КССР «О предельной скорости движения» от 14 июня 1922 г. и «О порядке движения грузовых и легковых автомашин и мотоциклов в городах и населенных местностях КССР» от 15 апреля 1923 г.³²

Транспортные преступления в 20-х гг. не занимали заметного места в общей структуре преступности в СССР и встречались крайне редко. Отчасти это объяснялось слабостью технического парка страны. Профессор М. С. Гринберг объясняет это еще тем, что главную опасность для Советского государства в то время представляли другие преступления — государственные (контрреволюционные) и преступления против собственности^{33, 90}. Указанные причины не позволили, по нашему мнению, ставить вопрос о системе транспортных преступлений, поэтому Уголовный кодекс РСФСР 1922 г. специальных норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, не содержал, хотя в ряде статей имеется упоминание о транспорте³⁴. Так, в главе о контрреволюционных преступлениях ст. УК устанавливает ответственность за «организацию в контрреволюционных целях разрушение или повреждение взрывом, поджогом или другим способом железнодорожных или иных средств сообщений, средств связи, а равно участие в вышеуказанных преступлениях».

В главе о преступлениях против порядка управления ст. ст. 75 и 76 УК, устанавливающие ответственность за массовые беспорядки и бандитизм, упоминают о погромах и разрушениях путей и средств связи. Злоупотребление властью и халатное отношение к службе со стороны должностных лиц, если последовало «расстройство транспорта», каралось по ст. 110 УК, объединявшей ответственность за преступные посягательства на различные отрасли экономики.

³¹ Казахская ССР: Краткая энциклопедия: в 4 т. / Под ред. М. К. Козыбаева. — Алма-Ата, 1988. Т. 2.

³² О становлении и развитии законодательства об автотранспортных преступлениях см. подробнее: *Бакишев К. А.* Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по законодательству Республики Казахстан. — Караганда, 1999.

³³ *Гринберг М. С.* Ответственность за технические преступления (Историко-теоретический обзор) // Уголовное право в борьбе с преступностью. — Свердловск, 1987.

³⁴ УК РСФСР 1922 г. был введен в действие на территории КАССР с 1 июня 1922 г. См.: СУ КАССР. — 1922. — № 11. — Ст. 104.

Лишь в главе «Нарушение правил, охраняющих народное здравие, общественную безопасность и публичный порядок» ст. 218 УК устанавливала ответственность за «нарушение или неисполнение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения». Вскоре Постановлением 2 сессии ВЦИК от 10 июля 1923 г. в данную норму было внесено изменение, и ее новая редакция предусматривала ответственность за нарушение правил, установленных для охраны безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным путям. Из буквального толкования текста диспозиции данной нормы УК следовало, что ответственность по ней наступала за нарушения правил как на водном и воздушном, так и на железнодорожном, автомобильном и гужевом транспорте. Являясь бланкетной, норма за установлением признаков преступления отсылала к специальным правилам, установленным законом или обязательным постановлением местных органов. В случаях, когда нарушения правил влекли определенные вредные последствия, ответственность наступала по другим статьям УК.

М. С. Гринберг отмечает, что к лицам, виновным в причинении смерти, телесных повреждений в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, в тот период применялись статьи УК о преступлениях против личности и о должностных преступлениях. Действия, выразившиеся в разрушении или повреждении путей сообщения или транспортных средств, квалифицировались как умышленное уничтожение или повреждение государственного имущества^{35, 48, 323}.

Уголовный кодекс РСФСР 1926 г., действие которого распространялось на территорию Казахстана до 1 января 1960 г., также не содержал специальных правовых норм об ответственности за преступления на транспорте, и лишь отдельные его нормы имели упоминание о транспорте. Статья 58-9 аналогично ст. 65 УК 1922 г. устанавливала ответственность за организацию в контрреволюционных целях разрушения или повреждения взрывом, поджогом или другим способом железнодорожных или иных путей, ст. 58-7 — за противодействие нормальной деятельности государственных учреждений и предприятий или соответствующее их использование для разрушения и подрыва промышленности, торговли и транспорта, ст. 184 — за несообщение капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним в море, названия и порта приписки своего судна и др.

³⁵ Гринберг М. С. Нормы о преступлениях в области использования техники. Динамика и природа // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

Такое положение в уголовном законодательстве к концу 20-х гг. XX в. в связи с быстрым развитием всех видов транспорта не могло полно удовлетворить судебно-следственную практику. Практические работники стали испытывать затруднения при их квалификации. Этот пробел был частично восполнен постановлением ЦИК и СНК СССР от 13 марта 1929 г. «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями»³⁶, дополнившим «Положение о преступлениях государственных» 1927 г. ст. 17-2 «Умышленное с целью вызвать крушение поезда или судна разрушение или повреждение железнодорожных и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегательных знаков, подвижного состава и судов». Данный закон был включен в действующий УК РСФСР 1926 г. в виде ст. 59-3б и предусматривал наказание в виде лишения свободы не менее трех лет, а при отягчающих обстоятельствах — расстрел. Этим же постановлением в УК были также введены ст. 75-1, устанавливающая ответственность за нарушение правил об охране порядка и безопасности движения, охране имущества транспорта, а также проведении санитарных и противопожарных мероприятий, и ст. 75-2 об ответственности за нарушение должностными лицами правил о предупреждении столкновения судов на море и иных правил, регулирующих судоходство³⁷.

В исследованиях по проблеме обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, проведенных в свое время разными авторами, указывается, что наиболее важным законодательным актом, сыгравшим большую роль в дальнейшем развитии законодательства о транспортных преступлениях, явилось Постановление ЦИК и СНК СССР «Об ответственности за преступления, дезорганизирующие работу транспорта» от 23 января 1931 г.¹²

В соответствии с этим постановлением «Положение о преступлениях государственных» было дополнено ст. 17-3, устанавливающей ответственность за нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т. п.), если это нарушение повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми, несвоевременную отправку поездов и судов, скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и судов и другие действия, влекущие за собой срыв намеченных правительством пла-

³⁶ Постановление ЦИК СССР, СНК СССР «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями» от 13 марта 1929 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. — 1929. — № 21. — Ст. 182. URL: <http://law.ru.info/dok/1929/03/13/n1200312.htm> (дата обращения: 25.12.2017).

³⁷ СУ РСФСР. — 1929. — № 50. — Ст. 513.

нов перевозок или угрозу правильности и безопасности движения. Данная норма была введена в действующий УК ст. 59-3в и предусматривала наказание в виде лишения свободы на срок до десяти лет, а в случаях явного злостного характера преступных действий — смертную казнь с конфискацией имущества.

Первоначально этим составом охватывались случаи нарушения правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном, морском и речном транспорте. Происшествия, связанные с нарушением правил движения и эксплуатации на автотранспорте, повлекшие несчастные случаи с людьми, квалифицировались по статьям, предусматривающим ответственность за неосторожное убийство (ст. 139 УК), неосторожное телесное повреждение (ст. 145 УК), по ч. 2 ст. 74 УК РСФСР (злостное хулиганство), «а во всех случаях, когда авария была вызвана грубой небрежностью или преступным легкомыслием, — писал профессор С. Я. Булатов, — прибежали к норме о должностном преступлении» (ст. 111 УК)^{29, 141}. Н. С. Алексеев описывает имевшиеся в практике судов случаи квалификации особо злостных нарушений правил дорожного движения, вызвавших многочисленные жертвы, по ст. ст. 16 и 53-3 УК (бандитизм)^{20, 270}.

Определенные затруднения судебно-следственные органы испытывали также при квалификации случаев аварий, не повлекших причинение смерти или телесных повреждений. В зависимости от умысла виновного, деяние квалифицировалось по ст. 79 УК, устанавливавшей ответственность за умышленное повреждение государственного или общественного имущества, либо по статье об ответственности за умышленное повреждение личного имущества (ст. 175 УК). Очевидно, что такой разницей в судебно-следственной практике при квалификации одних и тех же преступных деяний на автотранспорте не способствовал задачам уголовно-правовой борьбы с рассматриваемыми деяниями.

10 июля 1931 г. НКЮ РСФСР издал циркуляр, в котором предложил случаи аварии, повлекшие только порчу и поломку автомашин, квалифицировать по ст. 79-2 УК РСФСР. 22 февраля 1932 г. Президиум Верховного суда РСФСР принял постановление № 6 «О квалификации аварий на городском транспорте, вызываемых халатным отношением вагоновожатых и шоферов», в котором указал, что в случаях, когда недобросовестное отношение работников городского транспорта к своим обязанностям повлекло за собой исключительно серьезные последствия, эти преступления могут квалифицироваться по ст. 59-3в УК со ссылкой на ст. 16 УК.

«Этим, — как отмечает профессор М. С. Гринберг, — было положено начало квалификации по данной норме случаев, связанных с правонарушениями на автотранспорте»^{35, 49}. В последующем случаи нарушения работни-

ком автотранспорта правил движения, повлекшие за собой человеческие и другие тяжелые последствия, согласно Постановлению Пленума Верховного суда СССР «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте» от 15 сентября 1950 г. № 16/2\у, стали квалифицироваться по ст. 59-3в УК без применения ст. 16 УК. Следует отметить, что ст. 59-3в УК применялась к преступлениям на автотранспорте вплоть до принятия Казахстаном и другими союзными республиками своих Уголовных кодексов.

С учетом всевозрастающей роли авиации в отечественной экономике возникла необходимость уголовно-правовой охраны безопасности движения на воздушном транспорте. В постановлении от 25 июля 1932 г. Пленум Верховного суда СССР предложил применять ст. 59-3в УК и к работникам гражданской авиации, виновным в нарушении трудовой дисциплины, повлекшим вредные последствия, указанные в диспозиции данной статьи. Позже Постановлением ВЦИК и СНК СССР от 7 августа 1935 г. названные нарушения работников гражданской авиации были выделены в самостоятельный состав — ст. 17-4 «Положения о преступлениях государственных» (ст. 59-3г УК). В том же году Положение было дополнено ст. 17б «Нарушение правил о международных полетах» (ст. 59-3д УК)³⁸.

Дальнейшая криминализация посягательств на безопасную работу транспорта связана с установлением уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных вагонах и за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном³⁹. 28 мая 1940 г. НКЮ СССР издал приказ № 60, в котором помимо прочего предлагал во всех случаях аварий, происшедших вследствие неисправности автомашин, выносить частные определения о привлечении лиц, виновных в недоброкачественном ремонте и выпуске из гаража неисправной автомашины, к уголовной или административной ответственности в зависимости от последствий аварии^{40, 40}. Тем самым было положено начало привлечению к дисциплинарной или уголовной ответственности лиц, виновных в недоброкачественном ремонте и выпуске из гаража неисправной автомашины.

³⁸ СЗ СССР. — 1936. — № 1. — Ст. 2.

³⁹ Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных поездах и за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном» от 9 апреля 1941 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1941. — № 16. URL: http://94.198.130.6/cgi-bin/irbis64r_91/cgiirbis_64.exe?LNG=&C21COM=2&I21DBN=PBD&P21DBN=PBD&Z21ID=&Image_file_name=%2F%D0%B286-1941%2F%D0%B286-1941-04-19.pdf&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=0 (дата обращения: 25.12.2017).

⁴⁰ Советская юстиция. — 1940. — № 12.

С принятием Уголовного кодекса Казахской ССР 1959 г. начинается новый этап в развитии законодательства о транспортных преступлениях. Эти деликты, в отличие от уголовных кодексов других бывших союзных республик, кроме УК Армянской ССР и Молдавской ССР, были выделены в специальную главу Особенной части УК «Транспортные преступления». Тем самым законодатель обоснованно отказался рассматривать их как государственные преступления. Данная позиция была отмечена юридической общественностью СССР как более правильная и заслуживающая поддержки.

Нормы, предусматривающие ответственность за нарушение правил движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 217 УК), нарушение правил эксплуатации машин должностными лицами (ст. 218 УК), незаконную эксплуатацию автомашин (ст. 219 УК), незаконное занятие автоперевозками (ст. 220 УК), самовольный угон автомототранспортных средств (ст. 221 УК), нарушение правил об охране безопасности на транспорте (ст. 222 УК), нарушение правил охраны порядка и безопасности воздушных передвижений (ст. 223 УК) составили систему транспортных преступлений.

Как видно, подавляющая часть норм указанной главы УК предусматривала ответственность за преступления на автотранспорте. Нормы об ответственности за нарушение правил международных полетов (ст. 70), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте (ст. 71), повреждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 72), умышленное блокирование транспортных коммуникаций (ст. 72-2) были помещены в главу «Иные государственные преступления».

Отнесение названных деяний к государственным преступлениям можно было объяснить их излишней политизацией, что было характерно для уголовного законодательства того времени. Такой подход законодателя неправильно ориентировал судебно-следственные органы республики на оценку степени их общественной опасности в зависимости от того, отнесены ли они к числу государственных преступлений или помещены в другие главы Уголовного кодекса, что не позволяло правильно выразить суть общественной опасности их объекта.

В национальном законодательстве в отличие от ранее действовавшего УК РСФСР 1926 г. некоторым изменениям подверглись признаки объективной стороны состава рассматриваемых преступлений. Так, законодатель отказался от дифференциации ответственности работников железнодорожного и водного транспорта с одной стороны, и работников воздушного транспорта — с другой. Был сужен круг наказуемых деяний — уголовную ответственность влекут лишь нарушения правил безопасности движения и экс-

плуатации транспорта и недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей, средств сигнализации и связи, а не любое нарушение трудовой дисциплины, которое повлекло либо могло повлечь наступление указанных в ст. 59-3в УК вредных последствий. Установлена различная ответственность виновных в зависимости от того, наступили ли в результате нарушения правил определенные вредные последствия или была создана лишь возможность их наступления.

Унификации подверглись и признаки субъекта транспортных преступлений. Практика применения Указа Президиума Верховного Совета КазССР от 15 августа 1957 г. «Об ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации автотранспорта на территории Казахской ССР» показала целесообразность сохранения единой ответственности виновных водителей независимо от того, являются они работниками автотранспорта или иными лицами^{41, 608}. Поэтому субъектом ответственности по ст. 217 УК является любое лицо, управлявшее транспортным средством. Это стало главной отличительной особенностью УК КазССР от УК других бывших союзных республик, которые сохранили дифференциацию ответственности виновных в зависимости от вида субъекта.

Впервые в тексте диспозиции ст. 217 УК КазССР говорится о предмете автотранспортного преступления — автомобилях, мотоциклах, трамваях, троллейбусах и других автотранспортных машинах. Со временем унификации подверглось и представление о предмете автотранспортного преступления. Так, если ст. 217 УК КазССР в редакции 1968 г. устанавливала ответственность за нарушение правил движения и эксплуатации транспорта лицом, управляющим автотранспортным или городским электротранспортным средством, трактором или иной самоходной машиной, то в ст. 217 УК в редакции 1985 г. используется понятие «транспортное средство». Признаки, относящиеся к его видам, оказываются за пределами состава преступления. Связано это, по всей вероятности, с тем, что вид транспортного средства существенно не влияет на степень общественной опасности транспортного преступления, и законодателю потребовалось отграничить понятие «транспорт» как отрасль экономики от транспорта как предмета преступления.

В примечании к ст. 217 УК впервые было дано законодательное определение автотранспортного средства — предмета автотранспортных преступлений. В нем указывается, что под транспортными средствами, указанными в ст. ст. 217, 217-1, 217-2, 218, 221 Кодекса, понимаются все виды автомоби-

⁴¹ Указ Президиума Верховного Совета КазССР «Об ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации автотранспорта на территории Казахской ССР» от 15 августа 1957 г. // Сб. законов Казахской ССР и Указов Президиума Верховного Совета Казахской ССР. 1938—1957. — Алма-Ата, 1958.

лей, трактора и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические средства.

Развитие и усложнение условий нормального функционирования транспорта, растущая опасность его работы в неисправном состоянии повлекли изменение названия и редакции ст. 218 УК. Она предусматривает ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправных средств. Помимо лиц, ответственных за их техническое состояние, законодатель установил также ответственность и владельцев индивидуальных транспортных средств, разрешивших другому лицу их эксплуатацию в заведомо неисправном состоянии или передавших управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения или не имеющему прав на управление данным транспортным средством. Позже Указом Президиума Верховного Совета КазССР от 22 октября 1985 г. допуск к управлению транспортным средством в состоянии опьянения был выделен в специальный состав — ст. 217-2 УК.

Включив в систему транспортных преступлений ст. 221 УК, законодатель разрешил спорные вопросы, возникавшие при квалификации случаев угона автотранспортных средств. Ранее судебно-следственные органы при квалификации таких случаев применяли статью об ответственности либо за кражу, либо за хулиганство, либо за самоуправство, что не способствовало эффективности уголовно-правовой борьбы с подобными посягательствами. Однако социальная действительность обусловила принятие специальной нормы, позволяющей правильно квалифицировать данное деяние и назначать справедливое наказание. В последующие годы система норм о преступлениях на транспорте была дополнена статьями об ответственности за угон воздушного судна (ст. 223-1 УК), нарушение правил содержания смотровых колодцев (ст. 222-1 УК).

Практика показала, что появление в УК специальных норм о транспортных преступлениях значительно снизило количество допускаемых ошибок следственными и судебными органами при их квалификации, способствовало укреплению законности, усилило борьбу с преступными нарушениями правил безопасности на транспорте.

Дальнейшее развитие национального уголовного законодательства о транспортных преступлениях связывается с приобретением республики в 1991 г. государственного суверенитета. Возрастающая опасность деяний, связанных с использованием техники, их значительное преобладание в структуре неосторожной преступности в свете проводимых в Казахстане экономических, социальных, политических и правовых преобразований определили иной подход законодателя в конструировании соответствующих уголовно-правовых норм.

Правовая реформа в сфере уголовного законодательства получила выражение в виде Уголовного кодекса 1997 г. В построении научной системы законодательства он в целом делает шаг вперед по сравнению с Уголовным кодексом Казахской ССР 1959 г. Положительным моментом в этом отношении явилось включение в 12 главу Особенной части УК «Транспортные преступления» преступлений, признанных законодателем транспортными, в том числе:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 295);
- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 296);
- оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 297);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 298);
- умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 299);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 300);
- самовольная без надобности остановка поезда (ст. 301);
- нарушение действующих на транспорте правил (ст. 302);
- нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 303);
- повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 304);
- неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 305);
- нарушение международных правил полетов (ст. 306).

Приведенная система получила, на наш взгляд, более последовательное и удачное построение, чем в УК КазССР 1959 г. Законодатель объединил в одну главу преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного транспорта, в том числе деяния, которые в УК КазССР 1959 г. находились в главе «Иные государственные преступления», что точнее отражает особенности родового объекта, на который они посягают.

Примером положительного законодательного решения явилось также объединение в ст. 298 УК недоброкачественного ремонта транспортных средств, выпуска в эксплуатацию с техническими неисправностями, допуск к управлению транспортными средствами лица, находящегося в состоянии опьянения. Каждое из названных деяний является разновидностью нарушений правил эксплуатации транспорта, связанных с обеспечением безопасности движения, и такой шаг законодателя можно рассматривать как пример дальнейшей унификации законодательства, значительно облегчающей применение закона на практике.

Произошло количественное увеличение статей за счет конкретизации статей общего характера и выделения из них специальных норм. Так, из ст. 222 УК КазССР (Нарушение правил об охране безопасности на транспорте) были выделены нормы об ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 300 УК РК) и самовольную без надобности остановку поезда (ст. 301 УК РК). Действия водителей, совершивших наезд на пешехода и затем скрывшихся с места происшествия, квалифицировались по совокупности ст. 217 УК и ст. 119 УК КазССР (Оставление в опасности). Оставление места дорожно-транспортного происшествия теперь предусмотрено специальной нормой — ст. 297 УК.

Круг транспортных преступлений увеличился также за счет других новелл — нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 303 УК), повреждения или разрушения трубопроводов (ст. 304 УК). Выделение специальных составов (преимущественно бланкетных), безусловно, способствует ограничению сферы уголовно наказуемой неосторожности, повышает предупредительное воздействие уголовного закона, акцентирует внимание участников общественных отношений на необходимости соблюдения правил безопасности.

В то же время из 12 главы УК были исключены угон транспортных средств (ст. 221 УК), нарушение правил содержания смотровых колодцев (ст. 222-1 УК), незаконная эксплуатация автомашин (ст. 219 УК), незаконное занятие автоперевозками (ст. 220 УК), управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 217-2 УК КазССР), причем последнее деяние было декриминализовано ввиду его высокой латентности, сложности установления факта его совершения и доказывания^{42, 804}.

В последующие годы в анализируемую главу УК был внесен ряд изменений и дополнений, направленных на повышение эффективности борьбы с транспортными преступлениями. Так, опасность возможных существенных людских и экономических потерь в результате аварий, крушений и катастроф на железнодорожном, морском, речном и воздушном транспорте вынудили законодателя включить в ст. 295 УК ответственность за нарушение правил, не повлекшее, но заведомо создавшее угрозу наступления последствий, ст. 304-1 УК — за неосторожное повреждение или разрушение трубопроводов.

Ответственность за нарушение действующих на транспорте правил (ст. 302 УК) теперь наступает в случае совершения деяния лицом, которое в течение года подвергалось административному взысканию за совершение такого же деяния. Группа статей о транспортных преступлениях в УК РК

⁴² Коробеев А. И. Транспортные правонарушения. Квалификация и ответственность. — М., 1990.

1997 г. по своему содержанию в целом отвечала существовавшему тогда уровню развития доктрины уголовного права.

Изложенное свидетельствует о том, что нормы об ответственности за транспортные преступления — одна из наиболее динамичных частей уголовного законодательства, развитие которой во многом определяется темпами развития самого транспорта.

В августе 2009 г. в Казахстане была принята Концепция правовой политики на период с 2010 до 2020 года, наметившая дальнейшую «коррекцию уголовного права и правоприменения для обеспечения соответствия национального права новым вызовам времени, повышения его конкурентоспособности и окончательного освобождения от правовых догматов, не отвечающих перспективам 21 века»⁴³.

Ввиду многочисленных поправок, внесенных в УК 1997 г. (свыше 300), а также накопившихся «системных проблем, которые сложно решить только лишь коррекцией действующего права»⁴⁴, в 2014 г. был разработан и принят новый Уголовный кодекс Республики Казахстан. Он отличается принципиально иным подходом к систематизации и конструированию уголовно-правовых норм об ответственности за транспортные преступления.

В частности, изменилось прежнее название главы УК, теперь она называется «Транспортные уголовные правонарушения», появились новые статьи, которые были перенесены из Кодекса РК об административных правонарушениях, пересмотрена система наказуемости за совершение транспортных правонарушений. Об этих и других изменениях уголовного закона более подробно речь пойдет в следующем разделе работы.

1.2 ПОНЯТИЕ, СИСТЕМА И ВИДЫ ТРАНСПОРТНЫХ УГОЛОВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Одним из центральных вопросов проблемы обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств является теоретическая и законодательная формулировка общего понятия транспортных преступлений, так как ни построение научно обоснованной системы данной группы преступных деяний, ни раскрытие их внутренней структуры невозможны без предварительной выработки определения этого понятия.

⁴³ Указ Президента Республики Казахстан «О Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 года» от 24 августа 2009 г. № 858. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/U090000858_ (дата обращения: 25.12.2017).

⁴⁴ Концепция проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан (новая редакция). URL: http://www.lecs-center.org/index.php/index.php?catid=34&id=263%3Adraft-concept-cc-kazakhstan&lang=ru&option=com_content&view=article (дата обращения: 25.12.2017).

Объединение в данном понятии наиболее типичных и юридически значимых признаков позволяет не только положить его в основу систематизации и классификации исследуемой группы норм, но и использовать как критерий для отграничения транспортных преступлений от иных преступных деяний и административных транспортных проступков. Создается также благоприятная база, способствующая более точному установлению степени виновности лиц, совершивших эти преступления, строгой дифференциации мер наказания в зависимости от формы вины и тяжести последствий.

По данному вопросу в юридической литературе высказаны различные суждения. Так, В. И. Касынюк считает, что транспортными преступлениями признаются предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на безопасную работу транспорта в сфере его движения^{45, 2}.

В целом верно отражая признаки, присущие этой категории преступлений, автор, на наш взгляд, не отмечает одно важное их свойство — способность влечь за собой вредные последствия. Указывая на этот признак, как характерный для всех транспортных преступлений, А. С. Кузьмина справедливо отмечает, что «разнообразные виды телесных повреждений ... и другие последствия имеют самостоятельное юридическое значение при квалификации конкретных составов рассматриваемых деяний»^{46, 15}. Правонарушения, которые хотя и совершаются в сфере безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, но не влекут и не могут повлечь за собой вредные последствия, являются только административно-правовым проступком.

В. К. Глистин, Н. Г. Иванов, С. М. Корабельников под транспортными преступлениями понимают предусмотренные уголовным законом общественно опасные, виновные деяния, посягающие на отношения по поводу обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе эксплуатации транспортных средств^{47, 68; 48, 8}.

Данное определение, по нашему мнению, не дает полной характеристики рассматриваемого понятия. Здесь, помимо эксплуатации транспортных средств, не учитывается и другая специфика транспортных преступлений — безопасность движения. Между тем, безопасная эксплуатация транспортных

⁴⁵ Касынюк В. И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. — Киев, 1977.

⁴⁶ Кузьмина А. И. Борьба с автотранспортными преступлениями. — Омск, 1981.

⁴⁷ Курс советского уголовного права / Отв. ред.: Н. А. Беляев, М. Д. Шаргородский. — Л., 1968. Т. 1. Часть общая.

⁴⁸ Иванов Н. г., Корабельников С. М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. — М., 1990.

средств органически связана с безопасностью их движения, тогда как эксплуатация транспорта вне его движения возможна лишь в крайне редких случаях (например, погрузка, разгрузка транспорта). В юридической литературе имеются и иные определения рассматриваемых деяний^{49, 10; 50, 25}.

Исходным моментом в определении понятия транспортных преступлений должна служить мысль о том, что они посягают на общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Безопасность движения и эксплуатации транспорта включает в себя довольно широкий круг общественных отношений, связанных не только с осуществлением безаварийной работы транспортных средств, но и с охраной жизни и здоровья людей, ценного имущества, окружающей природной среды, обеспечиваемый мерами экономического, технического, социального и правового характера.

Исходя из этого, следует сделать вывод, что *транспортные преступления — это предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния (действие или бездействие), посягающие на общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие или могущие повлечь за собой вредные последствия*. Полагаем, что данное определение отражает наиболее характерные признаки этой группы преступных посягательств.

Попутно следует сказать о правомерности использования термина «транспортные преступления». Профессор В. В. Лукьянов для этих случаев предлагает несколько иной термин — «дорожно-транспортные преступления», так как они связаны с движением не только автомобилей, но и мотоциклов, тракторов и других транспортных средств^{50, 210}.

УК России и Узбекистана объединяют преступления, совершаемые на всех видах транспорта, специальной главой «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». «Такой заголовок главы раскрывает содержание родового объекта, который определяет место группы преступлений в системе Особенной части УК, а также показывает их специфику и ограничивает круг статей этой главы только такими, которые предусматривают ответственность за посягательство на безопасность движения и эксплуатацию транспорта», — пишет И. М. Тяжкова^{51, 261}.

У нас нет каких-либо принципиальных возражений против такой терминологии, но следует заметить, что термин «транспортные преступления»

⁴⁹ Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. — М., 1976.

⁵⁰ Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности движения. — М., 1979.

⁵¹ Новое уголовное право России. Особенная часть: Учеб. пос. / Г. Н. Борзенков, С. В. Бородин, Б. В. Волженкин, В. С. Комиссаров и др.; Под ред. Н. Ф. Кузнецова. — М., 1996.

является более общепринятым и, как правильно подчеркивает профессор Б. А. Куринов, получил широкое распространение на практике и в юридической литературе^{49, 9}. В пользу высказанного мнения следует также сослаться на позицию казахстанского законодателя, озаглавившего соответствующую главу Особенной части УК КазССР 1959 г. и УК РК 1997 г. «Транспортные преступления».

При решении вопроса о том, какие общественно опасные деяния должны входить в предполагаемую группу транспортных преступлений, следует иметь в виду, что «любые посягательства только тогда образуют определенную целостность, единство, систему, когда они находятся в отношениях (связях) друг с другом»^{52, 57}.

В юридической литературе неоднократно отмечалось, что в характере общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности как на железнодорожном, морском, речном и воздушном транспорте, так и на автотранспорте, нет никаких принципиальных различий, чтобы считать оправданным расположение этих составов в различных главах УК. На любых из указанных видов транспорта возможны однородные вредные последствия, поэтому выделение транспортных преступлений в единую главу Особенной части УК не вызывает сомнения. Это позволяет отразить особенности родового объекта рассматриваемых деяний, обеспечивает правильную квалификацию и более строгую индивидуализацию наказания, содействует установлению причин и условий, способствующих их совершению.

Вместе с тем, некоторые ученые (Т. М. Грекова) считают введение в УК главы «Транспортные преступления» теоретически необоснованным и практически нецелесообразным. По их мнению, транспортные преступления чрезвычайно разнообразны, имеют разную юридическую природу, разные объекты посягательства и т. д. Единственное, что их объединяет, это то, что все они в большей или меньшей степени связаны с транспортом^{53, 10}.

Очевидно, авторы под разными объектами имеют в виду непосредственные объекты транспортных преступлений, но они и не могут быть одинаковыми. Единым для всех транспортных правонарушений является их родовый объект. Что касается «чрезвычайного разнообразия», то это обстоятельство не может служить препятствием для их систематизации, так как одним из главных условий объединения транспортных преступлений в одной главе является совершение их в одной сфере — в сфере взаимодействия человека с различными видами транспорта.

⁵² Чучаев А. И. Вопросы уголовной ответственности за самовольную без надобности остановку поезда // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: Сб. науч. тр. — Свердловск, 1989.

⁵³ Грекова Т. М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1987.

Следует подчеркнуть, что вопрос об интегрировании транспортных преступлений в одну группу и включении их в единую целостную систему был впервые поставлен профессором Н. С. Алексеевым. В дальнейшем эта идея получила свое развитие в работах ряда ученых-юристов (И. Н. Белокобыльского, В. К. Глистина, В. И. Касынюка, В. Е. Квашиса, Б. А. Куринова, А. И. Коробеева, В. А. Лукьянова, А. И. Плотникова, А. В. Чучаева и др.) и нашла свое отражение в уголовных законодательствах трех бывших союзных республик — Армении, Казахстана и Молдовы. Однако в уголовно-правовой литературе вопрос об отнесении того или иного конкретного вида деяния к системе транспортных преступлений остается дискуссионным. Так, А. И. Коробеев, М. С. Гринберг в период разработки проекта Уголовного кодекса России 1996 г. предлагали транспортные преступления объединить в специальной главе с названием «Преступления против общественной безопасности в сфере взаимодействия человека и техники». Такое решение, считают авторы, точнее охарактеризует социальную сущность этих деяний, особенности их родового объекта, более четко отразит их специфику и степень общественной опасности. В такую главу, помимо норм о преступлениях на железнодорожном, морском, речном, воздушном и автомобильном транспорте, можно было бы включить статьи о преступлениях, предусматривающих ответственность за нарушение правил охраны труда, нарушение охраны линий связи, нарушение правил безопасности горных и строительных работ и другие^{35, 56; 54, 116}.

На наш взгляд, названные деяния совершенно не вписываются в систему транспортных преступлений из-за родового объекта. Так, если транспортные преступления посягают на общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, то нарушение правил безопасности горных и строительных работ — на общественную безопасность. В связи с этим с таким предложением согласиться нельзя.

Уголовный кодекс, например, Узбекистана к транспортным преступлениям относит угон транспортных средств и угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна. По нашему мнению, названные преступные деяния не могут относиться к посягательствам на общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, так как имеют иной объект посягательства — отношения собственности и отношения общественной безопасности.

⁵⁴ Коробеев А. И. Объект уголовно-правовой охраны безопасности мореплавания // Проблемы повышения эффективности борьбы с преступностью. — Иркутск, 1983.

Кроме того, угон, по нашему мнению, сам по себе не создает угрозы безопасности движения, так как самовольно угнанная машина, на наш взгляд, менее опасна, чем в руках ее владельца, не обладающего навыками управления. На основе этого УК РК и России обоснованно относят норму об ответственности за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения и угон, а равно захват воздушного или водного судна либо железнодорожного подвижного состава в главу о преступлениях против собственности и главу о преступлениях против общественной безопасности и общественного порядка соответственно.

Иной вариант систематизации анализируемых деяний предлагает В. А. Нерсесян. По его мнению, принципиальное различие в социальной сущности и юридической природе между неосторожными и умышленными преступлениями нуждается в наиболее четком отображении в законе, прежде всего, путем их раздельной систематизации. В этой связи автор предлагает объединить все неосторожные преступления Особенной части УК в самостоятельную главу «Неосторожные преступления», разделив ее на два подраздела — «Технические преступления» и «Иные технические преступления»^{55, 27}. По сути, В. А. Нерсесян предлагает систематизацию уголовного закона в зависимости от формы вины, с которой совершается преступление.

Данное мнение также вызывает возражения. Объединение всех неосторожных преступлений в единой главе не будет отражать специфику транспортных и иных включенных в нее деяний. Такой подход, на наш взгляд, с одной стороны, не позволит выявить наиболее характерные и устойчивые признаки, по которым можно отграничить, например, транспортные преступления от преступных нарушений специальных и производственных правил, а с другой — от иных нарушений, совершаемых вне сферы безопасности движения, но так или иначе связанных с использованием транспорта. Поэтому подобное мнение еще нуждается в строгом научном обосновании.

Ю. И. Ляпунов и И. Я. Мшвениерадзе из системы транспортных преступлений исключают статью, предусматривающую ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств^{56, 32}.

Единственным критерием, надежно обеспечивающим выделение однородной группы посягательств и объединение их в одну целостную систему, является, на наш взгляд, только родовой объект. «Систематизация норм по родовому признаку есть систематизация их по признаку, определяющему

⁵⁵ Нерсесян В. А. Проблемы совершенствования законодательства о неосторожных преступлениях // Проблемы уголовно-правовой борьбы с преступностью. — М., 1989.

⁵⁶ Ляпунов Ю. И., Мшвениерадзе И. Я. Основы систематизации Особенной части уголовного права // Правоведение. — 1983. — № 3.

сущность преступления, — пишет В. Я. Тацкий. — Выяснение родового объекта помогает установить значение объединяемых им общественных отношений для интересов государства и общества, что в свою очередь, обуславливает характер и степень общественной опасности посягательств, тяжесть наступивших или возможных общественно опасных последствий. Правильное установление всех названных обстоятельств позволяет выявить и социальную роль уголовного права в охране тех или иных общественных отношений»^{57, 89}.

Б. А. Куринов при систематизации транспортных преступлений, кроме родового объекта, предлагает исходить также из сходства объективной стороны, так как они совершаются при использовании транспортных средств, субъективной стороны (сложная форма вины), признаков субъекта, учитывая, что в большинстве случаев это лица, которые управляли транспортными средствами либо были обязаны обеспечивать нормальную, безопасную работу транспорта^{49, 13}. Не во всем здесь можно согласиться. Так, не все транспортные преступления характеризуются неосторожной формой вины. Например, состав умышленного приведения в негодность транспортных средств предполагает только умышленную форму вины по отношению к действию, поэтому субъективный критерий здесь не применим. Различны также субъекты нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

Все эти преступления объединяет их родовый объект — общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, из которого и следует исходить при их систематизации.

Правовая реформа в сфере уголовного права, проведенная в Казахстане, получила выражение в Уголовном кодексе редакции 2014 г. и внесла определенные коррективы в систему транспортных преступлений. Каковы ее современные черты?

Прежде всего, обращает на себя внимание новое название специальной главы УК — «Транспортные уголовные правонарушения» взамен названия «Транспортные преступления» в УК РК 1997 г. Как разъясняется в Концепции проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан, «существующее деление деяний на административные правонарушения и уголовные преступления не всегда способствует надежной защите охраняемых правоотношений, возникают сложности с определением общественной опасности некоторых деяний, с отнесением их к категории административных правонару-

⁵⁷ Тацкий В. Я. Объект и предмет преступления по советскому уголовному праву. — М., Харьков, 1988.

шений либо уголовных преступлений». В этой связи в уголовный закон вводится новая категория противоправных деяний — уголовный проступок, позволяющая придать им статус, близкий к категории преступных деяний, и расширить возможности государства по их пресечению.

К уголовным проступкам было решено отнести часть административных деликтов, рассматриваемых в судебном порядке, ряд преступлений небольшой тяжести, а также преступления, за совершение которых предусмотрено наказание, не связанное с изоляцией от общества, либо лишение свободы на срок до одного года, не влекущие судимость. Все проступки и преступления в УК объединены понятием «уголовное правонарушение». Таким образом, глава 14 уголовного закона состоит из уголовных проступков и преступлений, которые, по мнению разработчиков, являются «транспортными уголовными правонарушениями».

В результате система транспортных правонарушений увеличилась на четыре статьи и теперь включает следующие деяния:

1. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта (ст. 344).

2. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 345).

3. Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346).

4. Оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 347).

5. Недоброкачественный ремонт транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 348).

6. Допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления (ст. 349).

7. Умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 350).

8. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 351).

9. Самовольная без надобности остановка поезда (ст. 352).

10. Нарушение действующих на транспорте правил (ст. 353).

11. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 354).

12. Умышленное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 355).

13. Неосторожное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 356).

14. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 357).

15. Управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передача управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358).

16. Допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего права управления (ст. 359).

17. Нарушение правил международных полетов (ст. 360).

Новеллами являются управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК), допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления (ст. 349 УК), управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передача управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358 УК), допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего права управления (ст. 359 УК).

Подчеркнем, что круг исследуемых уголовно-правовых деликтов был расширен за счет административно-правовых норм, которые «перекочевали» в УК и стали уголовными проступками.

Как уголовные проступки сформулированы всего десять составов правонарушений, предусмотренные в ч. 1 ст. ст. 345, 346, 348, 349, 351, 353, 354, 356, 358, 359 УК, остальные составы следует рассматривать как преступления. Большинство уголовно-правовых норм рассматриваемой системы сконструированы как составы причинения вреда, пять составов (ч. 1 ст. ст. 346, 355, 357, 358, 360 УК) являются формальными, один (ч. 1 ст. 356 УК) — формально-материальным.

Следующим решением законодателя является перенос понятий «транспорт» и «другое механическое транспортное средство» в примечаниях к ст. ст. 295 и 296 УК РК 1997 г. в ст. 3 УК «Разъяснение некоторых понятий, содержащихся в настоящем Кодексе». При этом содержание первого понятия было пересмотрено и теперь оно представлено в следующей редакции: «транспорт — железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, в том числе морские и речные маломерные суда, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт». Далее поясняется, что формулировка «либо другим механическим транспортным средством» из диспозиции ч. 1 ст. 345 УК подразумевает

тракторы, мотоциклы, самоходные машины (экскаваторы, автокраны, грейдеры, катки).

Признавая теоретическую значимость и практическую оправданность такого решения, в то же время следует отметить его существенные недостатки. Во-первых, ст. 3 УК содержит понятие воинских уголовных правонарушений, открывающее соответствующую главу Особенной части УК 1997 г. Такой же подход следовало сохранить в отношении транспортных уголовных правонарушений, представив их общее определение. Теория уголовного права и практика нуждаются в нем давно, так как объединение наиболее типичных и юридически значимых признаков в данном понятии позволяет точно определить круг общественных отношений, которым такие деликты причиняют вред, создать оптимальную систему исследуемой группы норм, отграничивать транспортные правонарушения от иных сходных деяний. Но законодатель, вопреки логике и здравому смыслу, лишь ограничился определением в ст. 3 УК предмета анализируемых деяний.

Во-вторых, слова «внутренний водный», «городской электрический» в определении транспорта противоречат смыслу ст. 3 УК и формулировке ст. ст. 344, 345 УК. В Казахстане существуют морской и речной виды транспорта, каждый из которых имеет свои правила безопасности движения и эксплуатации, что нашло отражение в названии и диспозиции ст. 344 УК. О троллейбусе и трамвае как о предмете автотранспортного правонарушения прямо говорится в ст. 345 УК. В связи с этим слова «внутренний водный» и «городской электрический» в определении транспорта нелогичны и не отвечают нуждам практики.

В-третьих, отнеся к предмету транспортных правонарушений морские и речные маломерные суда, законодатель почему-то не раскрыл их признаки.

Наконец, слово «транспорт», кроме того, означает совокупность всех видов путей сообщения, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения из одного места в другое. Они тоже являются предметом рассматриваемых правонарушений и потому должны быть отражены в анализируемом определении.

Отмеченные недостатки могут привести к затруднениям и ошибкам в правоприменительной деятельности. Достаточно вспомнить существовавшие до недавнего времени проблемы органов следствия и суда, связанные с определением предмета автотранспортных преступлений. В соответствии с Законом РК «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.⁶ и Правилами государственной регистрации судна, в том числе маломерного судна, и

прав на него от 14 сентября 2011 г.⁵⁸ морскими и речными маломерными судами признаются самоходные суда длиной не более 20 метров и допустимым количеством людей на борту не более 12 человек, приводимые в движение механической установкой (моторные катера, лодки, водные мотоциклы), и парусные суда, кроме построенных и оборудованных для рыболовства, перевозки грузов, буксировки, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических и других работ, лоцманской и ледокольной проводки, а также осуществления мероприятий по защите водных объектов от засорения.

В целях обеспечения правильной квалификации транспортных уголовных правонарушений в ст. 3 УК целесообразно указать следующее:

«1. Под транспортом понимаются все виды железнодорожных, воздушных, морских и речных транспортных средств, в том числе поезда метрополитена, морские и речные маломерные суда, автотранспортные средства, а также пути сообщения, технические устройства и сооружения на путях сообщения»⁵⁹.

2. Под морскими и речными маломерными судами признаются самоходные суда длиной не более 20 метров и допустимым количеством людей на борту не более 12 человек, приводимые в движение механической установкой (моторные катера, лодки, водные мотоциклы) и парусные суда».

Перейдем к анализу главы 14 нового УК РК. Законодатель в ст. 344 УК впервые вводит оценочный термин «крупный ущерб». Согласно п. 38 ст. 3 УК под таковым следует понимать размер ущерба, превышающий две тысячи месячных расчетных показателей, т. е. ущерб, содержание которого составляет прямой имущественный вред. Но последствием нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта может быть экологический, организационный и другой вред. Например, разлив нефти, кислоты, горюче-смазочных материалов, гибель рыбы, серьезное повреждение транспортного средства, требующее ремонта на длительный срок; значительное повреждение груза или его утрата; дезорганизация работы транспорта (длительный простой вагонов, перерыв в движении судов, поездов, самолетов). На основании изложенного в п. 38 ст. 3 УК следует указать, что содержание крупного

⁵⁸ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил государственной регистрации судна, в том числе маломерного судна, и прав на него» от 14 сентября 2011 г. № 1058 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 г. № 624). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100001058> (дата обращения: 25.12.2017).

⁵⁹ Из предлагаемого определения мы исключили упоминание о магистральном трубопроводном транспорте по причине, о которой будет сказано ниже по тексту работы.

ущерба в ст. 344 УК может составлять как прямой имущественный, так и другой (экологический, организационный) вред.

Как уже отмечалось, в анализируемую систему вернули ответственность за управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения (ст. 346 УК). Признаками объективной стороны этого деяния являются также передача управления или допуск к управлению транспортным средством такого лица должностным лицом или собственником либо владельцем транспортного средства. При этом для привлечения к ответственности по ч. 1 ст. 346 УК достаточно выполнения любого из перечисленных действий, т. е. это формальный состав правонарушения. Другие части ст. 346 УК предусматривают ответственность за те же действия, повлекшие причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью (ч. 2), тяжкого вреда здоровью (ч. 3), смерти одному (ч. 4), двум или более лицам (ч. 5).

Аналогичным образом сформулирована ответственность за управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передачу управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358 УК).

С точки зрения законодательной техники конструкции указанных норм нельзя признать удачными. Так, теоретически не оправданно объединение в одной части уголовного закона правонарушений, совершаемых разными субъектами, — управления транспортным средством в состоянии опьянения, передачи управления или допуска к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения. В данном случае разработчики УК не учли специфику нарушаемых правил безопасности движения: в случае передачи управления или допуска к управлению транспортным средством общественно опасный вред может быть причинен не лицами, совершившими такие действия, а непосредственно нетрезвым водителем.

Слова «управление, а равно передача или допуск» могут неправильно ориентировать правоприменителей, создать у них неверное впечатление, что перечисленные действия выполняются одним и тем же лицом — управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, что чревато ошибками в процессе квалификации деяния.

Кроме того, закрепление в одной диспозиции статьи УК нескольких самостоятельных составов правонарушения не только усложняет правильное понимание закона, но и искажает объективную картину состояния транспортных правонарушений, порождает их латентность. Потому ответственность за подобные деяния следует установить в разных частях нормы либо в

отдельных нормах, что подчеркнет разный характер действий субъектов, существенно облегчит применение уголовного закона. В этом смысле удачным законодательным решением является формулировка ответственности за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, в ч. 2 ст. 298 УК РК 1997 г.

Другой и, пожалуй, главный недостаток ст. 358 УК заключается в том, что она противоречит положению ст. 11 (Категории преступлений), ч. 3 ст. 46 (Лишение свободы) Общей части УК: за управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передачу управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, предусмотрено лишение свободы на срок от семи до двенадцати лет (ч. 5). И напротив, максимальная санкция сходного по характеру и степени опасности деяния, предусмотренного ст. 346 УК, составляет десять лет.

Этим решением законодатель необоснованно отнес анализируемое правонарушение к категории тяжких преступлений, которые признаются совершаемыми только умышленно, не приняв во внимание принципиально разную юридическую природу умышленных и неосторожных преступлений. В диспозициях ст. ст. 346 и 358 УК четко определено, что отношение виновного к вредным последствиям своего деяния только неосторожное, т. е., следовательно, это неосторожные преступления, по характеру и степени общественной опасности подразделяющиеся на преступления небольшой и средней тяжести (ст. 11 УК), за совершение которых максимальное наказание не может превышать десяти лет лишения свободы (ч. 3 ст. 46 УК).

Возможно, законодатель полагает, что анализируемая статья подпадает под положение ст. 22 УК об ответственности за уголовные правонарушения, совершенные с двумя формами вины, которые, как известно, в целом признаются совершенными умышленно. Однако в ст. ст. 346 и 358 УК речь идет не об умышленных действиях, да и трудно представить ситуацию, в которой нетрезвый водитель, управляя транспортным средством, желает причинить вред или сознательно допускает его причинение. Еще труднее признать у лица наличие умысла на причинение вреда при передаче управления нетрезвому водителю или допуске его к управлению транспортным средством. В противном случае деяние приходится оценивать как умышленное посягательство на жизнь и здоровье личности.

Дополнительным аргументом в пользу нашего вывода может служить ст. 349 УК об ответственности за допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления, в которой форма вины описывается как неосторожная, а максимальный срок наказания в виде лишения

свободы за это деяние не превышает десяти лет. Поэтому санкцию ст. 358 УК следует скорректировать с учетом положений норм Общей части УК.

И наконец, скажем о целесообразности включения в систему транспортных правонарушений ответственности за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления, находящимся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического и т. д.). Как известно, законодатель, пытаясь снизить уровень аварийности из-за пьянства за рулем, еще в 1972 г. криминализировал этот деликт в виде ст. 217-2 УК КазССР, причем уголовная ответственность наступала лишь в случае повторного в течение года управления транспортным средством в нетрезвом состоянии.

Однако практика показала неэффективность этой нормы ввиду широкой распространенности и высокой латентности преступления, сложности установления факта его совершения, доказывания, а главное, безнаказанности многих правонарушителей. По результатам изучения общественного мнения, около трети (32,3 %) опрошенных водителей признают, что они часто или иногда управляли транспортом в состоянии алкогольного опьянения. Никогда не управляли транспортным средством в состоянии опьянения 31,2 %, иногда управляли — 34,7 %, редко — 19,4 %, часто — 3,8 % водителей.

Таким образом, более половины водителей могут себе позволить управлять автомобилем в состоянии опьянения, не рискуя быть задержанными. Анкетирование также показало, что около 50 % водителей садятся за руль в состоянии опьянения в исключительных, по их мнению, случаях, т. е. ставят личные интересы выше интересов безопасности дорожного движения. Непонимание водителями опасности подобного деструктивного поведения только усугубляет ситуацию. Представляется, что крайне низкая выявляемость таких правонарушений не способствует реализации принципа неотвратимости ответственности. Поэтому в процессе разработки отечественного уголовного законодательства 1997 г. деяние было декриминализировано с переводом в разряд административных проступков.

В этой связи возвращение уголовного преследования виновных лишь за факт управления транспортным средством в состоянии опьянения нам представляется весьма сомнительным и преждевременным. Очевидно, что перенос названных норм из КоАП в уголовный закон продиктован стремлением разработчиков разрешить проблему пьянства за рулем, тесно связанную с уровнем аварийности на всех видах транспорта, но вряд ли это решение поможет исправить положение дел. Напротив, ввиду массовости этого негативного явления оно неизбежно приведет к тому, что суды будут явно перегружены уголовными делами данной категории и потому вряд ли обес-

печат виновному всю полноту гарантий процессуального характера (презумпцию невиновности, право на защиту, право на обжалование и др.).

Между тем именно процессуальная составляющая реформы уголовного закона, как правильно отмечает Л. В. Головки, является первостепенной причиной дифференциации преступлений и проступков⁶⁰. К примеру, административные суды г. Караганды в настоящее время завалены протоколами сотрудников административной полиции, составленными на пьяных водителей. Их больше, чем дел об отказе от прохождения медицинского освидетельствования, невыполнении решений судов или нарушении правил пребывания в Казахстане. Только в первом квартале 2016 г. рассмотрено 213 дел, возбужденных за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, наказано больше 200 нарушителей.

Другой немаловажный аспект анализируемой ситуации заключается в том, что самым строгим наказанием за данный уголовный проступок, не повлекший вредных последствий, может быть арест сроком до шести месяцев, что неизбежно приведет к увеличению в стране численности осужденных к лишению свободы. Кстати говоря, этот вид наказания присутствует в санкциях целого ряда других уголовных проступков. Это, в свою очередь, ставит под серьезные сомнения выполнение государством программы гуманизации ответственности и дальнейшего сокращения «тюремного населения»⁶¹.

Решением этой проблемы может быть сохранение в УК ответственности за анализируемый проступок при условии максимального упрощения производства по уголовным делам данной категории с переводом их из судебной компетенции в компетенцию органов полиции. Так этот вопрос решен, например, во Франции, где полицейский предлагает нарушителю правил безопасности движения транспорта уплатить штраф. В случае отказа его дело рассматривается судом с соблюдением всех процессуальных гарантий.

Другим ее решением может быть перенос уголовного проступка в Кодекс об административных правонарушениях РК либо в так называемый Кодекс «мелких» правонарушений или малозначительных проступков, чтобы дела подобного рода как прежде рассматривались в административных судах⁶². В уголовном законе ответственность должна быть за управление транспортным средством в состоянии опьянения, повлекшее вредные по-

⁶⁰ Головки Л. В. Анализ Концепции проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан. URL: <http://www.zakon.kz/4480131> (дата обращения: 25.12.2017).

⁶¹ Республика Казахстан в настоящее время занимает 31-е место в мире по числу осужденных к лишению свободы на 100 тыс. населения.

⁶² Более подробно этот вопрос рассмотрен в последующих разделах работы.

следствия в виде причинения вреда здоровью или смерти потерпевшего в ст. 345 УК.

Что касается передачи управления транспортным средством или допуска к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, то в свете вышесказанных замечаний их целесообразно объединить с допуском к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления, в ст. 349 УК. При этом закон должен предусматривать ответственность за указанные действия также на железнодорожном, воздушном, морском или речном транспорте, как это было сделано в ст. 298 УК РК 1997 г., т. е. быть универсальным. Поэтому ст. ст. 358 и 359 из УК лучше исключить, чтобы не загромождать рассматриваемую систему.

Кроме допуска к управлению транспортным средством лица, не имеющего права управления, в ст. 349 УК следует также предусмотреть ответственность за допуск к управлению транспортным средством лица, лишеного права им управлять, грубое нарушение режима работы водителя, невыполнение иных требований, направленных на обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Практике известны многочисленные аварии, причиной которых стали физическое или психическое переутомление водителей, допуск к управлению транспортным средством лиц, имеющих медицинские противопоказания, и др.

Неоправданным является присутствие в новом УК самостоятельной статьи об ответственности за самовольную без надобности остановку поезда (ст. 352 УК). Во-первых, деяние является частным случаем нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 351 УК). В этом отношении более удачной является ст. 222 УК КазССР 1959 г. о нарушении правил об охране безопасности на транспорте, содержащая ответственность за такие действия во второй ее части. Во-вторых, принятие нового уголовного закона является целесообразным лишь в случаях, когда в нем речь идет о деяниях, представляющих собой устойчивое антиобщественное явление, а не единичные проступки. Между тем, данная норма на практике применяется крайне редко.

Кроме степени распространенности деяния необходимо учитывать также степень его общественной опасности, характер и размер возможных вредных последствий (материальный ущерб, гибель людей), их вероятность, эффективность борьбы уголовно-правовыми средствами. Необходимой предпосылкой правильности его криминализации является также учет правосознания и общественной психологии. В этой связи представляется, что криминализация указанного деяния была произведена без всестороннего и полного учета указанных критериев, и потому из УК его целесообразно исключить.

Вряд ли можно признать обоснованным нахождение в системе транспортных правонарушений нормы о нарушении правил международных полетов (ст. 360 УК). Дело в том, что объектом посягательства этого деяния является неприкосновенность государственной границы. Здесь особый способ нарушения государственной границы — воздушный путь и исполнитель преступления — лицо, обязанное соблюдать правила международных полетов (командир воздушного судна, штурман), поэтому больше оснований ст. 360 УК из анализируемой главы исключить.

Трудно назвать транспортными правонарушениями нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 354), умышленное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 355) и неосторожное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 356). Оснований для признания их таковыми нет потому, что родовым объектом названных деяний являются общественные отношения в сфере экономической и хозяйственной деятельности, а не в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Трубопроводный транспорт по механизму функционирования и особенностям эксплуатации не имеет практически ничего общего с транспортными средствами. Главное же его отличие от названных средств состоит в том, что он стационарен, неподвижен, находится в состоянии покоя (движущимися элементами в нем являются предметы транспортировки — нефть, газ и т. д.) и в силу этого обстоятельства лишен одного из важнейших отличительных качеств механических транспортных средств — движущихся источников повышенной опасности. Будучи единственным видом транспорта в транспортной системе, который не является самодвижущимся, трубопровод не представляет опасности сам по себе, как транспортное средство. Здесь источником повышенной опасности является транспортируемый груз. Следовательно, ст. ст. 354, 355 и 356 УК из рассматриваемой системы также следует исключить.

В новую систему транспортных правонарушений практически без изменений была перенесена норма об ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 350 УК). По нашему мнению, слово «умышленное» в названии и диспозиции статьи следует исключить во избежание споров о форме вины, с которой совершается деяние. Дело в том, что правонарушение в соответствии со ст. 22 УК об ответственности за уголовные правонарушения, совершенные с двумя формами вины, будет признаваться совершаемым умышленно. Между тем это неосторожное правонарушение, на что указывают слова «повлекшие по неосторожности», а также максимальный размер наказания в виде лишения свободы, не превышающий десяти лет.

В отличие от ст. 300 УК 1997 г. (Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта) ст. 351 субъектами деяния называет пассажира, пешехода или другого участника *дорожного* движения, кроме лица, управляющего транспортным средством. За рамками состава правонарушения остались лица, нарушившие правила, обеспечивающие безопасную работу железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта. Такое решение законодателя крайне отрицательно скажется в правоприменительной деятельности и на профилактике аварийности на этих видах транспорта.

В юридической литературе дискуссионным является вопрос о том, следует ли сохранить самостоятельные составы нарушений правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств на отдельных видах транспорта. «Ничем, кроме исторических традиций, нельзя объяснить существование в действующем уголовном законодательстве двух норм, одна из которых предусматривает ответственность за посягательство на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного транспорта, другая — за те же действия в отношении всех иных видов механического транспорта», — пишет А. И. Коробеев, предлагая предусмотреть ответственность за нарушения правил безопасности движения или эксплуатации на всех видах механических транспортных средств в одной статье УК^{63, 97}.

Примечательно, что это предложение нашло свое отражение в одном из вариантов проекта УК Кыргызской Республики, где ст. 212 устанавливала ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации всех видов автомобильного, железнодорожного, воздушного, водного (в том числе маломерного) и другого самоходного транспортного средства лицами, управляющими транспортными средствами.

Согласиться с такой точкой зрения нельзя. Известно, что железнодорожному, морскому, речному и воздушному транспорту предъявляются повышенные требования, чем автомобильному. Это обусловлено самим характером деятельности этих видов транспорта, возможностью наступления более тяжких последствий в случае нарушения установленных специальных правил со стороны их работников. Имеются различия и в субъекте посягательства. Все это говорит о нецелесообразности криминализации указанных деяний в рамках одного состава. В этой связи считаем правильным подход законодателей Казахстана, Узбекистана и России, установивших ответственность за нарушение правил движения или эксплуатации железнодорожного,

⁶³ Коробеев А. И. Транспортные преступления: пути и способы совершенствования законодательной конструкции // Правоведение. — 1989. — № 4.

морского, речного и воздушного транспорта в одной статье УК, автомобильного — в другой.

В Уголовных кодексах стран СНГ по-разному решен вопрос о месте уголовно-правовых норм о транспортных правонарушениях в анализируемой системе. По нашему мнению, их порядковое расположение должно зависеть от степени общественной опасности и распространенности деяния. В этом смысле правильно было бы на первом месте предусмотреть статьи об ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном, морском, речном и воздушном транспорте, затем статью об ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения. После этого должны быть изложены нормы об автотранспортных преступлениях. Логическим завершением главы должно стать неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие.

С учетом сказанного, систему уголовно-правовых норм об уголовных транспортных правонарушениях в УК РК можно изложить в следующем виде:

1. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта.

2. Умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения.

3. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами.

4. Оставление места дорожно-транспортного происшествия.

5. Недоброкачественный ремонт транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения.

6. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

7. Нарушение действующих на транспорте правил.

8. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие.

Представляется, что предлагаемые понятия транспортного преступления (правонарушения) и система уголовно-правовых норм будут способствовать правильной квалификации таких деяний, справедливому назначению наказания виновному и дальнейшему укреплению законности.

С определенной долей условности правонарушения в главе 14 Особенной части УК Республики Казахстан можно разделить на следующие группы:

- правонарушения, посягающие на безопасность движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта;

- правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

- правонарушения, посягающие на безопасную работу транспорта;

- иные уголовные правонарушения, которые законодатель относит к транспортным.

Первую группу составляют нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного морского или речного транспорта (ст. 344 УК); неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 357 УК); управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передача управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358); нарушение правил полетов или подготовки к ним (ст. 464 УК); нарушение правил кораблевождения (ст. 465 УК); вождение машин, кораблевождение, управление военным летательным аппаратом лицом в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, передача вождения или управления либо допуск к вождению или управлению военной техникой такого лица (ст. 466 УК).

Вторую группу составляют нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 345 УК); управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК); оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 347 УК); нарушение правил вождения или эксплуатации машин (ст. 463 УК).

Третью группу составляют недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 348 УК); допуск к управлению транспортным средством лица, не имеющего права управления (ст. 349 УК); умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 350 УК); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 351 УК); самовольная без надобности остановка поезда (ст. 352 УК); нарушение действующих на транспорте правил (ст. 353 УК); допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего права управления (ст. 359 УК).

В четвертой группе — нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 354 УК); умышленное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 355 УК); неосторожное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 356 УК); нарушение правил международных полетов (ст. 360 УК).

1.3 КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНЫХ УГОЛОВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Научно-техническая революция не только заметно изменила соотношения умышленных и неосторожных преступлений, но и внесла соответствующие коррективы в структуру самих неосторожных деяний, где доминируют деликты в сфере взаимодействия человека с техникой. Продолжает увеличиваться удельный вес неосторожных преступлений в общей структуре преступности, который с 5 % в 60-х гг. прошлого столетия возрос до 15 % в настоящее время.

В структуре преступности этого вида преобладают автотранспортные правонарушения (до 70—80 %), что свидетельствует о том, что они являются наиболее опасными по своим последствиям среди всех неосторожных деяний. Достаточно сказать, что их суммарная общественная опасность по уровню смертей и телесных повреждений превышает физический вред от всех умышленных преступлений против жизни и здоровья вместе взятых^{64,73}. В связи с этим объектом нашего криминологического исследования являются нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами; оставление места дорожно-транспортного происшествия; выпуск транспортных средств в эксплуатацию с техническими неисправностями; допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; нарушение действующих на транспорте правил.

В чем же чаще всего выражаются нарушения правил дорожного движения, допускаемые водителями?

Анализ уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях позволил установить и дифференцировать их следующим образом:

- превышение скорости — 39,86 %;
- несоблюдение очередности проезда перекрестков — 23 %;
- нарушение правил обгона, встречного разъезда — 14,28 %;
- нарушение правил движения задним ходом — 11,29 %;
- выезд на встречную полосу движения — 4,98 %;
- несоблюдение дистанции и бокового интервала — 4,65 %;
- нарушение правил проезда остановок общественного транспорта — 2,65 %;
- иные нарушения правил (управление в утомленном состоянии, движение при ослепляющем свете фар встречной автомашины и др.) — 2,60 %.

⁶⁴ Кузнецова Н. Ф. Проблемы криминологической детерминации. — М., 1984.

Таким образом, основная часть нарушений правил дорожного движения выражается в превышении скорости, несоблюдении очередности проезда перекрестков, нарушении правил обгона, при движении задним ходом и выезде на левую сторону дороги. Нарушения правил эксплуатации транспортных средств, повлекших наступление указанных в законе вредных последствий, по данным нашего исследования составляют незначительное количество — 1,2 %.

Дорожно-транспортные правонарушения преобладают в городской местности, что обусловлено большой концентрацией транспортных средств и пешеходов.

Как показывает наше исследование, они совершаются в следующих местах:

- прямой участок дороги (перегон) — 57,14 %;
- четырехсторонний перекресток — 13,62 %;
- тротуар (обочина дороги) — 10,29 %;
- перекресток с иной конфигурацией — 5,64 %;
- площадь — 1,66 %;
- иные места (двор, территория предприятия и др.) — 9,63 %.

Данные свидетельствуют о том, что наибольшее количество автотранспортных правонарушений происходит на прямых участках дорог и четырехсторонних перекрестках.

Определенный интерес представляют виды дорожно-транспортных происшествий, к которым привели преступные нарушения правил дорожного движения. Они распределились следующим образом:

- наезд на пешеходов — 41,52 %;
- столкновение транспортных средств — 38,54 %;
- опрокидывание транспортных средств — 6 %;
- наезд на стоящее транспортное средство — 5,64 %;
- наезд на препятствие — 4,31 %;
- наезд на велосипедиста — 2 %;
- падение пассажиров — 1 %;

- иные виды ДТП (падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, и пр.) — 0,66 %.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что на дорогах Республики Казахстан чаще всего совершаются дорожно-транспортные происшествия, повлекшие причинение смерти или вреда здоровью пешеходов, столкновение транспортных средств. Реже происходят опрокидывания, наезды на велосипедистов, неподвижные препятствия или стоящее транспортное средство.

По времени суток большая их часть приходится на утреннее и дневное время — от 9 до 12 часов (17,27 %) и от 15 до 18 часов (23,25 %) — начало

и окончание рабочего времени, причем большинство виновных — водители личного транспорта. Наименьшее их количество совершается с 6 до 9 часов утра (8,63 %).

По времени года наибольшая их часть приходится на весенне-летнее время, достигая своего пика в августе (13,28 %).

Последствием транспортных преступлений выступает материальный ущерб, связанный с повреждением либо уничтожением транспортных средств. Более тяжкими последствиями являются смерть потерпевших либо причинение вреда их здоровью различной степени тяжести.

Личность преступника. Борьба с автотранспортными преступлениями носит комплексный характер, ее можно рассматривать как сложную систему образующих элементов: **человек — автомобиль — дорога**. Данная система считается общепризнанной и широко используется в современных исследованиях ученых-криминологов.

Сегодня со всей определенностью можно сказать, что решение проблемы обеспечения дорожного движения во многом зависит от качества автодорог, технического состояния транспортных средств, психологических, моральных и иных качеств водителей, а также четкой правовой основы, которая должна развиваться и совершенствоваться по мере развития процесса дорожного движения и всех его участников. Но главным компонентом, здесь, безусловно, выступает человек, управляющий транспортным средством. Не случайно в современных исследованиях, посвященных проблеме обеспечения безопасности движения, отмечается, что около 70—80 % дорожно-транспортных происшествий происходит именно по вине лиц, управляющих транспортными средствами, а не из-за отказов техники. Сказанным диктуется необходимость изучения не только юридических, но и социальных особенностей личности *неосторожных преступников*, совершивших транспортные преступления.

По определению А. И. Коробеева, личность неосторожного преступника — это интегрированная система социальных, социально-психологических и психофизических свойств и признаков совершившего преступление индивида, имеющих уголовно-правовое значение при установлении субъекта преступления и индивидуализации его ответственности^{65, 62}.

При изучении личности исследуемой категории правонарушителей мы опирались на ее социально-демографические, социально-психологические и психофизиологические свойства.

⁶⁵ Коробеев А. И. Криминологическая характеристика личности неосторожного преступника // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

Социально-демографическая характеристика личности. После обработки и анализа собранного в процессе исследования материала нами были получены следующие данные, характеризующие личность субъекта транспортного преступления.

Пол. Исследование показывает, что среди лиц, привлеченных к уголовной ответственности за рассматриваемые деяния, преобладают мужчины (98,4 %). Женщины составляют всего 1,66 %. Связано это с тем, что женщинам-водителям свойственна большая дисциплинированность, аккуратность при управлении транспортным средством, случаи управления автомашиной в состоянии опьянения довольно редки. В то же время стремление к независимости от мужчин, занятие более престижных и руководящих должностей ведет к тому, что в настоящее время они все активнее садятся за руль автомобиля, поэтому можно предположить, что их доля в общем числе участников ДТП в будущем может увеличиться.

Возраст. Возрастная характеристика лиц распределяется следующим образом:

Таблица 1

Возраст	16—17 лет	18—24 лет	25—29 лет	30—39 лет	40—49 лет	50—59 лет	60 и более лет
%	1,3	21,3	25,2	31	12,3	8,8	1,8

Таким образом, наибольшее количество автотранспортных преступлений допускаются лицами в возрасте 18—39 лет. На эту группу субъектов приходится 77,4 % уголовных дел. Объясняется это тем, что молодым людям 18—24 лет присущи отсутствие достаточного опыта вождения, невнимательность, халатность и т. д. Для категории лиц, достигших 24—39 лет, характерны необоснованная уверенность в правильности своих действий, неспособность адекватно оценивать ситуацию на дороге, непонимание опасности факта управления транспортным средством и др. Отмеченные негативные качества личности в итоге обуславливают нарушение правил дорожного движения и приводят к аварии. На это обстоятельство указывают в своих исследованиях и другие авторы. Так, В. И. Жулев отмечает, что криминальное поведение указанных возрастных групп водителей детерминировано, прежде всего, склонностью к превышению скорости, лихачеству, управлению транспортным средством в состоянии опьянения, т. е. грубым, сознательным противоправным действиям^{66, 136}. Именно среди этой категории лиц должна проводиться соответствующая профилактическая работа.

⁶⁶ Жулев В. И. Водитель и безопасность дорожного движения. — М., 1984.

Ощутимое снижение доли виновных лиц характерно для водителей в возрасте 40 и более лет. Эта категория зрелых людей, которым свойственна стабильность, осторожность, обдуманность в действиях, поэтому снижение уровня участия в ДТП закономерно.

Однако чисто биологическая (возрастная) сторона развития личности не может быть положена в основу выявления криминогенных качеств виновного. Главная роль в противоправном поведении лиц, совершивших дорожно-транспортное преступление, принадлежит негативным социальным свойствам личности в виде дефектов в интеллектуальной, волевой, эмоциональной сфере.

Важную роль в профилактической работе играют данные об **образовании** личности, совершившей автотранспортное правонарушение, влияющем на ее формирование, круг интересов, выбор и способ реализации жизненных целей. Они характеризуются следующим образом: начальное образование (до 7 классов) имели 2,32 %, неполное среднее (8—9 классов) — 4,64 %, среднее — 62,42 %, среднее специальное — 14,61 %, незаконченное высшее — 3,65 %, высшее — 10,96 % осужденных.

Из приведенных данных видно, что низкий процент аварийности отмечается у водителей, имеющих среднее специальное, незаконченное высшее и высшее образование. Отсюда можно предположить, что более высокий уровень общего образования, в том числе и профессионального, среди лиц, управляющих транспортными средствами, положительно сказывается на результатах обеспечения безопасности движения автотранспорта.

Интерес представляют сведения о водительском стаже лиц, осужденных за автотранспортное правонарушение, поскольку он прямо влияет на уровень транспортной преступности. Как показывают наши данные, абсолютное большинство из них имели водительский стаж менее десяти лет (около 80,4 %). Из них чаще правонарушение совершают водители, имеющие стаж до трех лет (22,59 %), пять лет (19,26 %) и до десяти лет (19,93 %). Сравнительно реже виновниками дорожно-транспортных происшествий становятся водители со стажем от десяти до пятнадцати и свыше лет (10,63 %). Около 10 % осужденных на момент совершения преступления не имели водительского стажа вообще. Таким образом, дорожно-транспортные преступления чаще совершают водители, имеющие небольшой водительский стаж.

В криминологическом изучении личности преступника немаловажное значение имеют данные о его **специальности** и **занимаемой должности**. Как показывает наше исследование, около 43,11 % осужденных являются лицами, чья деятельность непосредственно связана с работой на транспорте в различных отраслях экономики. Подавляющее большинство автотранспортных пре-

ступлений совершается водителями транспортных средств (до 85 %), остальные 15 % — это лица, выпустившие транспортные средства в эксплуатацию с техническими неисправностями; допустившие к управлению транспортным средством лицо, находившееся в состоянии опьянения либо нарушившее правила, обеспечивающие безопасную работу транспорта.

Приведенные данные практически совпадают с результатами других аналогичных исследований, проведенных на морском, железнодорожном и воздушном транспорте. Так, на морском транспорте виновниками большинства аварий являются судоводители (74,3 %), что обусловлено их более активной и, следовательно, более ответственной ролью в управлении судном по сравнению с другими категориями работников морского транспорта, и лишь 15,1 % составляют механики, 4,8 % — мотористы и машинисты, 5,8 % — иные лица^{65, 64}. На воздушном транспорте из общего числа нарушителей 86,7 % составили командиры воздушных судов, 13,3 % — авиатехники.

Иначе выглядят рассматриваемые данные на железнодорожном транспорте. Здесь преступные нарушения правил допускаются в основном лицами, не управляющими транспортными средствами (составителями поездов, дежурными по станции, работниками путей, руководителями и т. д.). По данным А. И. Плотникова, ими совершается 53,5 % всех нарушений^{67, 94}.

Разумеется, социальные роли лиц, совершивших транспортные преступления, не определяют криминогенных свойств личности, но в каждом конкретном случае «объективное положение личности выражается в определенных проявлениях ее деятельности и поведения, в ее сущности»^{68, 61}.

Социально-психологическая характеристика личности. Одним из факторов, заметно влияющих на профилактику рассматриваемых деяний, выступает *престижность профессии*. В этой связи обеспечение безопасности движения в немалой степени зависит от психофизиологического состояния лица, управляющего транспортным средством. Отсюда следует, что неудовлетворенность своей профессией водителями создает для них дополнительные трудности.

Проведенный опрос водителей показал, что работой довольны 43 % из числа опрошенных, отрицательное отношение к своей профессии и желание сменить ее на другую, более высокооплачиваемую, высказали 32 % опрошенных, а 25 % ответить затруднились. Таким образом, нерешенность

⁶⁷ Плотников А. И. Вопросы совершенствования уголовно-правовых норм о транспортных преступлениях // Проблемы разработки нового советского уголовного законодательства. — М., 1990.

⁶⁸ Корчагин А. Г. О субъекте неосторожных преступлений, связанных с использованием техники. — Владивосток, 1981.

проблем в социально-экономической сфере, технического обеспечения, понижение уровня профессионального отбора водителей и операторов технических систем ведут к существенному повышению вероятности происшествий различного рода.

Сказанное свидетельствует о том, что интересы предупреждения аварийности на транспорте диктуют необходимость наряду с медицинским освидетельствованием водителей ввести психологические тесты, позволяющие выявить и освободить от управления автомашиной лиц, для которых такая деятельность не только потеряла всякий интерес, но и стала психологически несовместимой, вызывая повышенное напряжение, нервозность^{48, 126}.

Состояние опьянения. По данным нашего исследования, в республике в состоянии опьянения (в основном алкогольного, реже наркотического, токсикологического) совершается в среднем около 25—28 % автотранспортных преступлений. На морском и воздушном транспорте эти показатели составили соответственно 29,1 % и 10—12 %. По данному показателю неосторожные преступники отличаются от многих других категорий общеуголовных преступников. Например, каждый второй субъект убийства, причинения тяжкого вреда здоровью, хулиганства является хроническим алкоголиком^{69, 367}.

Определенный интерес представляют данные опроса 100 законопослушных водителей, из которых 10 % считают возможным управление транспортным средством в состоянии легкого опьянения.

Мотивы поведения. Любое человеческое поведение, в том числе и противоправное, обуславливается наличием определенного мотива, т. е. побуждения, которым руководствуется лицо, совершая преступление. Мотив определяет поведение в совокупности только с целью, в связи с теми результатами, к достижению которых стремится лицо, совершая то или действие. Оба эти понятия тесно связаны между собой, причем цель всегда опосредована мотивом и наоборот, мотив опосредован целью.

Выяснение мотива и цели поведения лиц, виновных в совершении транспортного преступления, имеет существенное значение при назначении наказания, так как может учитываться как смягчающее либо отягчающее обстоятельство.

Проведенный анализ позволил установить, что они совершаются в основном по положительным (стремление быстрее закончить работу, вернуться домой, предотвратить более тяжкие последствия) и нейтральным мотивам (надежда на правильные действия других участников дорожного дви-

⁶⁹ Криминология: Учебн. / Под ред. акад. В. Н. Кудрявцева, проф. В. Е. Эминова. — М., 1997.

жения, расчет на благоприятные факторы ситуации и т. д.). Они были свойственны 68,02 % осужденных.

В то же время некоторым дорожно-транспортным преступлениям свойственны отрицательные мотивы их совершения (лихачество, хулиганские и корыстные побуждения). Ими руководствовались в своем поведении 22,32 % осужденных преступников. Сходные данные были получены А. И. Коробеевым при изучении личности виновных в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации на морском транспорте.

Таким образом, в структуре мотивов транспортных преступлений преобладают положительные мотивы, что, разумеется, не снимает отрицательной оценки деяний, причинивших вред обществу, пусть даже и совершенных из положительных побуждений.

Психофизиологическая характеристика личности. В настоящее время значительное увеличение числа техники, требующей особого внимания и предосторожности; повышение жизненного ритма во всех сферах социальной жизни; наличие различного рода перегрузок — физических и нервных — у водителей; увеличение все более сложных ситуаций, требующих единственно правильного решения в условиях очень короткого интервала времени, исчисляемого порой секундами и даже долями секунды, — все это при ограниченных психофизиологических возможностях человека обуславливает возрастание вероятности возможных ошибок. Исследования психологов показали, что успешные действия работника в сложной аварийной ситуации, сохранение им самообладания связаны с индивидуальными особенностями его нервной системы^{70, 208}.

О значении психофизиологических свойств человека в детерминации автотранспортных преступлений свидетельствуют следующие наши данные: осужденные водители в качестве причин, повлиявших на развитие аварийной ситуации, указали на невнимательность — 2 %, сильное утомление — 1,63 %, растерянность, страх — 2,29 %. Поэтому такие психофизиологические состояния, как страх, стресс, растерянность, утомление и другие болезненные состояния, обуславливаемые различными причинами, должны рассматриваться судом как смягчающие вину обстоятельства, так как водитель к соответствующим экстремальным условиям профессионально и психологически должен быть подготовлен, а порядок допуска к выполнению специальной деятельности предполагает, по нашему мнению, возможность возникновения экстремальной ситуации и способность субъекта правильно разрешать задачи в условиях повышенной опасности. Однако следует отме-

⁷⁰ Гуревич И. М. Профессиональная пригодность и основные свойства нервной системы. — М., 1970.

тить, что указанные психофизиологические обстоятельства не всегда учитываются судом. Приведем пример. Таксист Ж. был осужден судом за то, что, управляя автомашиной ГАЗ-24 с тремя пассажирами, заснул за рулем и, выехав на полосу встречного движения, врезался в автомашину УАЗ. В итоге был причинен тяжкий вред здоровью пассажиров «такси». На суде Ж. заявил, что работал без отдыха две смены подряд, поэтому очень устал и заснул во время движения. Суд учел это в числе обстоятельств, смягчающих его вину. В то же время суду следовало решить вопрос о привлечении к ответственности должностных лиц автопредприятия (дежурного механика, начальника гаража, инженера и др.), отвечающих за выпуск транспортных средств на линию, за грубое нарушение режима работы водителя. Эти вопросы судом не были рассмотрены⁷¹.

Таким образом, тщательное изучение психофизиологических особенностей действовавшего или бездействовавшего субъекта транспортных преступлений, несомненно, способствует правильному определению истинной общественной опасности совершенного деяния и назначению справедливого наказания.

Вместе с тем, для предупреждения дорожно-транспортных происшествий, происходящих из-за физической, психической или психологической неспособности водителей к управлению автотранспортными средствами либо из-за пониженной способности к такой деятельности, особое внимание следует обратить на вопросы отбора и профессиональной подготовки водительских кадров. В этой связи чрезвычайно важны специальные медицинские исследования, определяющие уровень психофизиологических качеств водителя транспортного средства. Это значительно снизит вероятность дорожно-транспортных происшествий, так как «знание водителем своих потенциальных возможностей к управлению транспортным средством поможет ему избрать наиболее оптимальный образ действия за рулем, заставит быть более внимательным, повысит его бдительность, а иногда даже может заставить человека отказаться от самостоятельного управления транспортом»^{49, 103}.

Подводя итог сказанному, необходимо отметить, что типологические свойства субъекта неосторожных технических преступлений, в частности, транспортных, характеризуются некоторыми специфическими чертами, отличными от лиц, совершающих умышленные преступления. В значительной мере они определяются специальными требованиями, предъявляемыми к водителям транспортных средств, операторам технических систем и другим лицам, связанных с использованием техники.

⁷¹ Архив суда Алатауского района г. Алматы, д. 1-857.

Характер антиобщественной установки. Транспортные преступления в большинстве своем имеют ситуативный характер, в этиологии которых, как правильно отмечает П. С. Дагель, значительная криминогенная роль принадлежит конкретной ситуации⁷². Но конкретная криминогенная ситуация, а также орудия (средства), несмотря на свою безусловную значимость в генезисе любого преступного поведения, создают лишь внешние условия его совершения. Только противоправные виновные действия лица приводят к вредным последствиям, для него нежелательным. Так, исследование 450 уголовных дел по делам об автотранспортных преступлениях показало, что до 85 % аварийных ситуаций возникли именно по вине водителей, а не техники.

Аналогичная картина наблюдается на других видах транспорта. По подсчетам Межгосударственного авиационного комитета, 80 % авиапроисшествий в странах Содружества вызваны ошибками авиационного персонала, главным образом экипажей; 20 % — отказами техники.

К авиакатастрофам и летным происшествиям приводят также ошибки авиадиспетчеров: достаточно вспомнить столкновение в июле 2002 г. двух пассажирских самолетов над Боденским озером в Германии, повлекшее гибель 71 человека, в том числе 52 детей.

На морском транспорте виновниками большинства аварий являются судоводители (74,3 %), что обусловлено их более активной и, следовательно, более ответственной ролью в управлении судном по сравнению с другими категориями работников морского транспорта^{65, 64}.

Нарушения правил на железнодорожном транспорте допускаются в основном лицами, не управляющими транспортными средствами (составителями поездов, дежурными по станции и т. д.). Как отмечает А. И. Плотников, ими совершается 53,5 % всех нарушений^{67, 94}.

Изучение судебной и следственной практики по делам об автотранспортных преступлениях показывает, что они зачастую вызваны антисоциальными взглядами и привычками лиц. Например, лихачество, озорство, хулиганские и корыстные побуждения, самоуверенность, пренебрежительное отношение к правилам дорожного движения, бравада, эгоизм, безразличие к социальным последствиям своих решений и действий отмечались в поведении 22,3 % осужденных. Среди них значительна доля и лиц, находившихся в состоянии опьянения (в основном, алкогольного). По данным правовой статистики, доля грубых нарушений правил дорожного движения, в основе

⁷² В этой связи некоторые ученые относят неосторожных преступников к случайным, или ситуационным. См.: *Голлик Ю. В. Случайный преступник: Монография.* — Томск, 1984.

которых лежат указанные факторы, в среднем составляет 47 % от общего количества выявленных нарушений.

Указанные особенности личности наряду с приведенными выше данными о его социально-демографических, социально-психологических и психофизиологических свойствах со всей очевидностью свидетельствует о том, что и неосторожному преступнику свойственна антиобщественная установка, хотя бы частичная, кратковременная и ситуативная, позволяющая выделить их в самостоятельную криминологическую классификационную группу. Иначе нельзя говорить о неосторожном преступлении ввиду отсутствия субъективного критерия неосторожности, а следовательно, — вины.

Антиобщественная установка рассматриваемой категории преступников заключается в таких специфических криминогенных свойствах, как недостаточно критическая самооценка, переоценка своих профессиональных и психофизиологических возможностей, притупление чувства опасности, самоуверенность или невнимательность, небрежное отношение к охраняемым ими социальным ценностям.

Так, опрос осужденных за автотранспортные преступления позволил выявить у них следующие криминогенные дефекты: самоуверенность (33,5 %), небрежность (56,1 %), неумение правильно оценить ситуацию (43 %), незнание правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (3,3 %).

Таким образом, выявление негативных свойств личности позволит определить лежащие в их основе социальные потребности и ценностные ориентации для проведения правоохранительными органами надлежащей профилактической работы.

1.4 ТРАНСПОРТНЫЕ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОСТУПКИ И ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ

Правильное разграничение административных проступков и преступлений остается сложной проблемой национального права, которая пока не получила окончательного разрешения, несмотря на свое важное теоретическое и практическое значение. Наиболее остро эта проблема проявилась в связи с дальнейшей гуманизацией ответственности, сокращением сферы применения мер уголовной репрессии, изменением подходов к понятию и классификации преступного деяния.

В процессе правовой реформы, проведенной в соответствии с Концепцией правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 года, законодатель отказался от уголовно-правовых норм с административной преюдицией, декриминализировал и перевел в разряд административ-

ных проступков целую группу преступлений, ввел понятия «уголовное правонарушение и уголовный проступок» и пересмотрел наказание за их совершение. Это непростая задача, особенно когда речь идет об отграничении внешне сходных общественно опасных деяний, и потому трудно избежать ошибок при установлении уголовной или административной ответственности за такие деликты. Так, по нашим подсчетам, 40 из 74 статей КоАП о транспортных правонарушениях тесно соприкасаются с уголовно-правовой сферой ответственности.

Ситуация значительно усложнилась, когда в ст. 10 УК впервые появилось понятие «уголовный проступок», который следует отличать от преступления и административных правонарушений. Критерием разграничения преступлений и уголовных проступков является их общественная опасность и наказуемость. В чем значение данной новеллы? По замыслу законодателя, такие деяния по своей природе ближе к уголовным преступлениям, нежели к административным правонарушениям, ввиду чего они учитываются при оценке состояния преступности и деятельности правоохранительных органов. Тем самым существенно повысится объективность данных о степени защищенности прав и свобод граждан, интересов общества и государства. Одновременно вводится упрощенный порядок расследования и рассмотрения судами дел об уголовных проступках с обеспечением виновным всей полноты фундаментальных процессуальных гарантий, что, в свою очередь, положительно отразится на оперативности их разрешения и восстановлении нарушенных прав и свобод⁷³.

Согласно ч. 3 ст. 10 УК уголовным проступком признается совершенное виновное деяние (действие либо бездействие), не представляющее большой общественной опасности, причинившее незначительный вред либо создавшее угрозу причинения вреда личности, организации, обществу или государству, за совершение которого предусмотрены наказания, не связанные с лишением свободы. Его совершение не влечет за собой судимости.

Уголовные проступки составили, в основном, административно-правовые деликты и часть преступлений небольшой тяжести. Например, в главе УК «Транспортные уголовные правонарушения» как уголовные проступки сформулированы десять составов правонарушений в ч. 1 ст. ст. 345, 346, 348, 349, 351, 353, 354, 356, 358, 359 УК.

Из довольно большой группы административно-правовых деликтов, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в УК перенесли управление транспортным средством

⁷³ Концепция проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан. URL: <http://www.zakon.kz> (дата обращения: 25.12.2017).

лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК); допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления (ст. 349 УК); управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передача управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358 УК); допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего права управления (ст. 359 УК). Вышеуказанные проступки вошли в обновленную систему транспортных уголовных правонарушений.

Однако данное законодательное решение нельзя признать удачным. Во-первых, оно противоречит положению уголовной политики Казахстана о гуманизации ответственности, поскольку перенос административно-правовых деликтов в уголовный закон автоматически предполагает усиление наказания за их совершение. Во-вторых, названные деяния не вписываются в систему транспортных уголовных проступков ввиду очевидных нарушений принципа системно-правовой непротиворечивости, вследствие чего возникают сомнения в обоснованности и правильности избранного критерия разграничения административных и уголовных проступков. Между тем, «ошибка, допущенная из-за неправильно избранного критерия разграничения преступления и административных проступков, может дорого стоить государству, поскольку, объявляя проступком (административным) деяние, фактически обладающее общественной опасностью преступления, законодатель лишает определенные общественные отношения эффективной правовой защиты и тем самым ставит государство и граждан под угрозу нарушения их законных прав и интересов. Не меньший ущерб государство несет и в том случае, когда криминализации подвергаются деяния такой степени общественной опасности, которая не позволяет их расценивать как преступления»^{74, 81—82}.

Сравнительный анализ главы 30 «Административные правонарушения на транспорте, в дорожном хозяйстве» в Кодексе РК об административных правонарушениях 2014 г. и главы 14 «Транспортные уголовные правонарушения» в Особенной части УК показал, что разграничение административных и уголовных проступков осуществлялось без учета способа их совершения, характера вредных последствий и других юридически значимых

⁷⁴ Коробеев А. И. Транспортные преступления. — СПб., 2003.

признаков, а нормы об ответственности за их совершение остаются рассогласованными. Например, не вписывается в систему уголовных транспортных правонарушений управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения (ст. 346 УК). Практика показывает, что сотрудниками дорожной полиции пьяными чаще задерживаются водители, ранее не лишенные права управления автомашиной, чем уже лишенные такого права. Поэтому очевидно, что управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения (ст. 608 КоАП) гораздо опаснее, чем уголовный проступок в ст. 346 УК.

Если законодатель считает иначе, то тогда чем можно объяснить перенос в УК управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передачу управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358)? Ведь никакой принципиальной разницы между этим уголовным проступком и деликтом в ст. 608 КоАП нет. В данном случае он упустил из виду, что издание нового уголовного закона теоретически и практически оправданно лишь в тех случаях, когда это касается деяний, представляющих собой устойчивые антиобщественные явления, а не единичные проступки.

Далее, в ст. 346 УК, по сути, речь идет об ответственности за повторное совершение административного проступка, предусмотренного ст. 608 КоАП, после наложения административного взыскания в виде лишения управления транспортным средством, т. е. об административной преюдиции. По нашему мнению, данное обстоятельство повышает общественную опасность деяния не настолько, чтобы служить основанием для признания его уголовным проступком или преступлением.

Как правильно отмечается в юридической литературе, преступление или уголовный проступок не есть сумма административных деликтов. Наличие административного взыскания за предшествующий проступок относится только к личности нарушителя, не повышает степени общественной опасности деяния и, стало быть, не превращает последующий проступок в преступление: сколько бы раз лицо ни совершало административное правонарушение, каждое из них — всего лишь проступок, и по направлению умысла оно не может составлять единого целого и переходить в другое качест-

во⁷⁵. Видимо, в этой связи законодатель исключил из УК 2014 г. уголовно-правовые нормы с административной претодицией, поэтому повторное в течение года совершение однородного административного правонарушения, за которое лицо уже подвергалось административному взысканию, согласно ст. 57 КоАП должно признаваться лишь обстоятельством, отягчающим ответственность, а не основанием для признания деликта преступным.

Другой пример: невыполнение пешеходами и иными участниками дорожного движения требований, установленных правилами обеспечения безопасности дорожного движения, повлекшее причинение потерпевшему вреда здоровью, не имеющее признаков уголовно наказуемого деяния, влечет ответственность по ч. 2 ст. 615 КоАП. Как уголовный проступок будет расцениваться нарушение пешеходом, пассажиром или другим участником дорожного движения тех же правил, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 351 УК). Следовательно, последствием административного наказуемого деяния является легкий или средней тяжести вред здоровью человека.

Причинение средней тяжести вреда здоровью человека является конструктивным признаком ч. 3 ст. 618 КоАП (Признание либо выдача сертификатов или иных документов, подтверждающих соответствие новых транспортных средств, в нарушение установленных норм в области обеспечения требований к безопасности транспортных средств). Но средней тяжести вред здоровью человека, как следует из уголовного закона, является последствием только уголовных проступков либо преступлений, в том числе транспортных, и потому не может быть последствием административного правонарушения.

Непоследовательность законодателя в технике осуществления дифференциации уголовной и административной ответственности проявилась также в ст. 560 КоАП и ст. 352 УК, когда юридически ненаказуемой стала самовольная без надобности остановка поезда, повлекшая причинение легкого вреда или средней тяжести вреда здоровью человека.

Такие законы размывают грань между уголовно-правовой и административно-деликтной сферами, дезориентируют правоприменительную практику при разграничении смежных транспортных правонарушений, исключают возможность объективной юридической оценки деяний с учетом характера и степени их общественной опасности.

⁷⁵ *Шавырина А. С.* Основные подходы к разграничению административных правонарушений и преступлений. URL: <https://www.sovremennoepravo.ru/m/articles/view/Основные-подходы-к-разграничению-административных-правонарушений-и-преступлений> (дата обращения: 25.12.2017).

В чем причина отмеченных законодательных просчетов? На наш взгляд, в неверно выбранном критерии разграничения административных правонарушений и уголовных проступков. Полагаем, перенос вышеуказанных делюктов в разряд транспортных уголовных проступков осуществлялся произвольно, без учета свойственных им качественных и количественных характеристик, позволяющих четко разделять их на виды. В итоге в системе транспортных уголовных правонарушений появились нормы, которые неизбежно будут вызывать трудности в правоприменительной деятельности.

Такая ситуация стала возможной ввиду нечеткой позиции законодателя относительно понятия «административное правонарушение». Например, в ст. 25 КоАП административным правонарушением признается противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие физического лица или противоправное действие либо бездействие юридического лица, за которое предусмотрена административная ответственность.

Отсутствие признака «общественная опасность» в законодательном определении позволила некоторым ученым считать, что административным деликтам свойственна «общественная вредность» как материальный признак, определяющий их социальную сущность^{76, 127–128}. Но если деяние способно причинять вред, даже минимальный, личности, обществу или государству, то оно уже является общественно опасным. Если оно не причиняет определенный вред, причем здесь закон?

В этой связи мы разделяем мнение большинства правоведов о том, что общим свойством административных и уголовных правонарушений является их общественная опасность как объективная способность причинять вред охраняемым законом объектам. Такой вывод вытекает из понимания факта единой уголовно-правовой природы уголовных и административных правонарушений. Рассматриваемые деяния имеют общие детерминанты противоправного поведения, схожесть механизма формирования личности преступника и правонарушителя. Они порождены сходными причинами, посягают на одинаковые по своему характеру объекты, и в этом, прежде всего, заключается их общественная опасность. В этой связи мы согласны с утверждением Л. В. Головки о том, что «КоАП содержит в сущностном смысле именно нормы уголовного права, являясь современной разновидностью специального закона, регулирующего аналоги французских «уголовных правонарушений»⁷⁷.

⁷⁶ Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность. — М., 2001.

⁷⁷ Головка Л. В. Анализ Концепции проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан. URL: <http://www.zakon.kz/4480131-analiz-koncepcii-proekta-ugolovnogo.html> (дата обращения: 25.12.2017).

Таким образом, главным критерием разграничения преступлений, уголовных проступков и административных правонарушений, в том числе транспортных, являются степень и характер их общественной опасности. Именно с учетом этого критерия уголовный закон определяет, какие *опасные* для личности, общества или государства деяния являются уголовными правонарушениями, т. е. преступлениями или уголовными проступками (ч. 2 ст. 2 УК), и этот же критерий должен лежать в основе законодательно-го определения об административном правонарушении (ст. 25 КоАП) и построения системы транспортных уголовных правонарушений.

Качественные характеристики общественной опасности административных правонарушений, уголовных проступков и преступлений находят свое выражение в ценности объекта нарушения правил безопасности, сущности вызываемых вредных последствий (материальный, физический, моральный вред).

Количественные характеристики названных деяний заключаются в различной степени их общественной опасности. Она определяется интенсивностью посягательства, реально наступившими или потенциальными общественно опасными последствиями, их величиной, спецификой способа, места совершения деяния, формой вины и другими значимыми признаками.

В уголовном законе должны быть учтены обстоятельства, которые, значительно повышая степень общественной опасности административного правонарушения, действительно превращают его в уголовный проступок или преступление. Таким обстоятельством является, как правило, причиненный правонарушением вред, его тяжесть. Например, нарушение правил безопасности, повлекшее причинение вреда здоровью средней тяжести или тяжкого вреда здоровью, либо смерть человека, загрязнение окружающей среды, гибель судна, причинение крупного ущерба, нарушение нормальной работы транспорта и связи. Нарушение тех же правил, не повлекшее столь серьезных последствий, должно расцениваться как административный проступок.

Так, в частности, сконструированы нормы об ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте (ст. 559 КоАП, ст. 351 УК), нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов (ст. 559 КоАП, ст. ст. 344, 359 УК), нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 610 КоАП, ст. 345 УК), выпуск в эксплуатацию транспортных средств, имеющих технические неисправности, и иные нарушения правил эксплуатации лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, установлена административная ответственность (ст. 617 КоАП, ст. 348 УК) и др. Такой же подход следует сохранить в отно-

шении других административных и уголовных проступков одного и того же вида.

Для точного разграничения транспортных правонарушений следует избегать использования в статьях КоАП такого термина, как «причинение потерпевшему вреда здоровью, не имеющего признаков уголовно наказуемого деяния» (ст. ст. 608, 615), оценочных признаков (крупный ущерб, значительный ущерб, материальный ущерб) (ст. ст. 610, 615).

С учетом высказанных соображений ч. 1 ст. 346 УК и ч. 1 ст. 358 УК целесообразно перенести в КоАП, ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения установить в ст. ст. 344 и 345 УК в виде квалифицирующего деяния признака. Другим законодательным решением должно быть включение в ч. 1 ст. 351 УК последствия в виде средней тяжести вреда здоровью, исключение такого же последствия из ч. 3 ст. 618 КоАП.

Таким образом, обязательными условиями уголовно-правового запрета транспортного правонарушения должны выступать: а) высокая степень вероятности причинения тяжкого вреда (человеческие жертвы либо существенные экономические потери); б) массовый характер деяния при высокой степени его общественной опасности; в) высокая применяемость нормы при вероятности причинения тяжких последствий. Учет названных факторов в процессе законоотворчества позволит выстроить оптимальное соотношение между уголовно-правовой и административно-деликтными сферами, устранить существующие законодательные пробелы, будет способствовать правильной квалификации транспортных правонарушений.

В заключение следует высказаться о правомерности отнесения анализируемых деяний к административным проступкам. Как известно, административное законодательство наряду с проступками, посягающими на интересы в сфере государственного управления, изначально содержит также деликты в сфере семейно-бытовых отношений, общественного порядка и нравственности, прав и свобод несовершеннолетних, безопасности движения транспорта, охраны труда и др., которые остаются уголовно-правовыми, несмотря на то, что выведены за границы формального уголовного права.

Сложившаяся ситуация привела к забвению уголовно-правовой природы административных проступков, неверной оценке различного характера и степени общественной опасности правонарушений и сложностям в правоприменительной деятельности, что отчетливо прослеживается на примере транспортных правонарушений. Отмечая подобную негативную тенденцию в законодательствах многих стран, 14 Международный конгресс по уголовному праву, состоявшийся в Вене (2—7 октября 1989 г.), подчеркнул, что административные правонарушения остаются частью уголовного права с сохранени-

ем всей полноты процессуальных гарантий при расследовании уголовных дел (права на защиту, на обжалование судебного решения и др.)⁷⁸.

В Казахстане эту проблему предлагалось решить путем разработки Кодекса «мелких» правонарушений или малозначительных проступков, который наряду с Уголовным кодексом также должен признаваться источником уголовного права. Это позволило бы перейти к трехчленной классификации уголовно наказуемых деяний, включающей преступления, проступки и правонарушения, по примеру уголовных законодательств ряда стран (Франции, Бельгии и др.)⁷⁷. В Кодексе РК об административных правонарушениях должны остаться только проступки, посягающие на порядок государственного управления в различных сферах (документооборота, информационной, экономической, военной безопасности, государственной службы, промышленности и др.). Так, например, поступил украинский законодатель.

К сожалению, это предложение в процессе правовой реформы не было реализовано. Казахстанский законодатель ограничился переносом отдельных административных деликтов в новую категорию «уголовных проступков», что противоречит, как уже отмечалось, принципу гуманизации наказания.

Представляется, что принятие такого кодекса в Казахстане приблизит уголовную систему Казахстана к современным международным стандартам, позволит обеспечить сохранение фундаментальных гарантий прав личности, предупредить дальнейшее разрастание в КоАП норм уголовно-правового характера, размывание границ уголовного и административного права, а также возникновение коллизии и пробелов в отечественном законодательстве.

⁷⁸ См.: Resolutions of the Congresses of the International Association of Penal Law (1926—2014). URL: www.penal.org/en/resolutions-aidp-iapl-congresses (дата обращения: 25.12.2017).

2 УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНЫХ УГОЛОВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

2.1 ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПОСЯГАЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО, МОРСКОГО ИЛИ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Статья 344. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта

1. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, —

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, —
наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказывается лишением свободы на срок от четырех до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Общественная опасность правонарушения заключается в том, что нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта влекут аварии и крушения поездов, кораблей, авиакатастрофы, многочисленные людские жертвы, крупный материальный, экологический и организационный ущерб.

Непосредственным объектом деяния являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации железно-

дорожного, воздушного, морского и речного транспорта. *Дополнительным объектом* выступают жизнь и здоровье потерпевших либо сохранность имущества.

Нарушением правил безопасности движения или эксплуатации морского или речного транспорта вред нередко причиняется экологии (например, при разливе нефти, кислоты, горюче-смазочных материалов и др.), поэтому общественные отношения в сфере охраны природной среды являются *факультативным объектом* правонарушения.

Для правильной квалификации рассматриваемого деяния важно точное определение видов транспортных средств как *предмета* правонарушения. Согласно разъяснению п. 20 ст. 3 УК под *транспорт* понимается *железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, в том числе морские и речные маломерные суда, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт*.

Под *железнодорожным* транспортом следует понимать механический рельсовый транспорт (локомотивы, дрезины, вагоны, полувагоны, платформы, цистерны, краны, а также поезда метрополитена). К железнодорожным транспортным средствам не относится рельсовый электротранспорт (трамваи, фуникулеры).

Действие ст. 344 УК не распространяется на случаи нарушения лицами техники безопасности в процессе эксплуатации шахтного, внутрицехового транспорта (электровоза, вагонеток и т. д.) на конкретном предприятии, поскольку они выполняют чисто производственные функции. Такие происшествия следует квалифицировать как нарушение правил охраны труда (ст. 156 УК), неосторожное уничтожение или повреждение чужого имущества (ст. 204 УК), либо правонарушение против жизни или здоровья личности (ст. ст. 104, 114 УК).

К *воздушному* транспорту относятся суда гражданской авиации (самолеты, гидросамолеты, вертолеты), иные средства воздухоплавания (аэростаты, дирижабли, планеры, дельтапланы, воздушные шары и т. п.), на которых полет требует соблюдения специальных правил безопасности.

Нарушение правил безопасности полетов на военных воздушных судах посягает на интересы воинской службы, потому такое деяние надлежит квалифицировать по ст. 464 УК (Нарушение правил полетов или подготовки к ним).

К *морским и речным* судам относятся все самоходные суда и плавсредства: пассажирские, транспортные, научно-исследовательские, добывающие (рыболовные, краболовные и т. п.), перерабатывающие (плавбазы и плавзаводы), вспомогательные (буксиры), технические (дноуглубительные, дно-

очистительные, кабелеукладные), спасательные, спортивные суда, в том числе суда на воздушной подушке, подводных крыльях, а также маломерные морские и речные суда.

В соответствии с Законом РК «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.⁶ и Правилами государственной регистрации судна, в том числе маломерного судна, и прав на него от 14 сентября 2011 г.⁵⁸ морскими и речными маломерными судами признаются самоходные суда длиной не более 20 м и допустимым количеством людей на борту не более 12 чел., приводимые в движение механической установкой (моторные катера, лодки, водные мотоциклы) и парусные суда, кроме построенных и оборудованных для рыболовства, перевозки грузов, буксировки, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических и других работ, лоцманской и ледокольной проводки, а также осуществления мероприятий по защите водных объектов от засорения.

Не являются предметом рассматриваемого правонарушения суда, не имеющие механического двигателя и приводимые в движение буксиром (баржи, плашкоуты), весельные лодки, стационарные морские платформы, ставные орудия лова, плоты.

Для квалификации деяния по ст. 344 УК не имеет значения, кому принадлежат и в чьем ведении находятся перечисленные транспортные средства.

Объективная сторона данного правонарушения характеризуется тремя обязательными признаками: а) деянием (действием либо бездействием) в виде нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта; б) вредными последствиями, указанными в законе; в) причинной связью между деянием (действием либо бездействием) и вредными последствиями. Отсутствие хотя бы одного из указанных признаков исключает возможность привлечения лица к уголовной ответственности.

Диспозиция ст. 344 УК является бланкетной, поэтому для уяснения признаков деяния следует обратиться к установленным на железнодорожном, воздушном, морском или речном транспорте правилам, регламентирующим безопасность их движения или эксплуатации. Такой подход законодателя продиктован тем, что постоянное техническое совершенствование всех видов транспорта, увеличение скорости их движения неизбежно вызывают изменения правил безопасности их движения и эксплуатации, своевременно не охватываемых регулятивным действием уголовного закона. Поэтому обеспечение эффективной уголовно-правовой охраны данной группы общественных отношений в условиях развития научно-технического прогресса обуславливает существование в уголовном законе норм с бланкетными диспозициями.

Общие принципы и правила безопасности движения и эксплуатации указанных видов транспорта установлены Законами Республики Казахстан: «О транспорте» от 21 сентября 1994 г.², «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 г.⁴, «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г.⁷, «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.⁶, «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 г.⁵, Указом Президента Республики Казахстан «О мерах по обеспечению безопасности воздушного транспорта Республики Казахстан» от 31 августа 1992 г.⁷⁹ и др.

Деятельность различных видов транспорта, кроме того, регулируется:

а) на железнодорожном транспорте — Правилами безопасности на железнодорожном транспорте от 21 сентября 2007 г.⁸⁰, Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта от 5 февраля 2013 г.⁸¹, Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах от 19 мая 2011 г.⁸², Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте от 18 апреля 2011 г.⁸³, Техническим регламентом «Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры» от 4 августа 2010 г.⁸⁴ и др.;

б) на воздушном транспорте — Типовой инструкцией по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в

⁷⁹ Указ Президента Республики Казахстан «О мерах по обеспечению безопасности воздушного транспорта Республики Казахстан» от 31 августа 1992 г. № 899. URL: http://online.zakon.kz/document/?doc_id=1001413 (дата обращения: 25.12.2017).

⁸⁰ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте» от 21 сентября 2007 г. № 825 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 сентября 2015 г. № 774). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P070000825_ (дата обращения: 25.12.2017).

⁸¹ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта» от 5 февраля 2013 г. № 87 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2015 г. № 941). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P130000087> (дата обращения: 25.12.2017).

⁸² Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте» от 19 мая 2011 г. № 291 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 20 июня 2011 г. № 7021). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007021> (дата обращения: 25.12.2017).

⁸³ Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте» от 18 апреля 2011 г. № 209 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 13 мая 2011 г. № 6954). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100006954> (дата обращения: 25.12.2017).

⁸⁴ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Технического регламента «Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры» от 4 августа 2010 г. № 794. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P100000794_ (дата обращения: 25.12.2017).

аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов от 28 марта 2011 г.⁸⁵, Инструкцией по организации и обслуживанию воздушного движения от 16 мая 2011 г.⁸⁶;

в) на морском и речном транспорте — Международными правилами предупреждения столкновений судов⁸⁷, Правилами технической эксплуатации судов внутреннего водного плавания от 21 июня 2011 г.⁸⁸, Требованиями в области безопасности и охраны труда на судах внутреннего водного транспорта от 13 декабря 2013 г.⁸⁹, Правилами перевозок пассажиров и багажа морским транспортом и Правилами перевозок груза морским транспортом от 18 июля 2011 г.⁹⁰, Правилами технической эксплуатации и безопасности обслуживания средств радиосвязи и электронавигации на судах водного транспорта Республики Казахстан от 30 июля 1996 г.⁹¹, Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности маломерных су-

⁸⁵ Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов» от 28 марта 2011 г. № 173 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 31 марта 2011 г. № 6855). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100006855> (дата обращения: 25.12.2017).

⁸⁶ Приказ и. о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения» от 16 мая 2011 г. № 279 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 13 июня 2011 г. № 7006). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007006> (дата обращения: 25.12.2017).

⁸⁷ Постановление Кабинета Министров Республики Казахстан «О присоединении Республики Казахстан к Международным конвенциям, принятым под эгидой Международной морской организации (ИМО), и к конвенции об ИМО» от 4 марта 1994 г. № 244. URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1002822#pos=0;161 (дата обращения: 25.12.2017).

⁸⁸ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил технической эксплуатации судов внутреннего водного плавания» от 21 июня 2011 г. № 680 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2015 г. № 941). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000680> (дата обращения: 25.12.2017).

⁸⁹ Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Требований в области безопасности и охраны труда на судах внутреннего водного транспорта» от 13 декабря 2013 г. № 1007 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 20 января 2014 г. № 9073). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1300009073> (дата обращения: 25.12.2017).

⁹⁰ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа морским транспортом Республики Казахстан и Правил перевозок грузов морским транспортом Республики Казахстан» от 18 июля 2011 г. № 823 (утратило силу). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31034357 (дата обращения: 25.12.2017).

⁹¹ Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении и введении в действие «Правил технической эксплуатации и безопасности обслуживания средств радиосвязи и электронавигации на судах водного транспорта Республики Казахстан» от 30 июля 1996 г. № 173 (зарегистрирован Министерством юстиции Республики Казахстан 10 сентября 1998 г. № 604). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V960000604_ (дата обращения: 25.12.2017).

дов» от 15 июня 2012 г.⁹², Уставом службы на судах морского транспорта от 30 января 2015 г.⁹³ и др.

Обращение к названным нормативным актам позволяет правильно определить характер должного поведения лица в конкретной ситуации. Вместе с тем из содержания ст. 344 УК вытекает, что речь идет о правилах, непосредственно обеспечивающих безопасность движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта.

При квалификации действий виновного необходимо выяснить, какое именно правило (статья, пункт, параграф нормативного акта) им нарушено, в чем конкретно выразилось нарушение, что субъект в данной ситуации должен был и мог сделать. Нарушения могут выражаться как в виде активного общественно опасного действия, так и в виде общественно опасного бездействия.

Нарушение правил безопасности движения может выразиться, например, в проезде на запрещающий сигнал семафора, приеме поезда на занятый путь, отправлении на занятый другими транспортными средствами перегон, несоблюдении правил взлета или посадки воздушного судна, эшелонной высоты и коридоров полета, превышении дозволенной скорости движения судна на подходах к портам, неподаче соответствующих звуковых сигналов, нарушении порядка расхождения судов.

Нарушением правил безопасности эксплуатации может признаваться выпуск в рейс технически неисправного транспорта, перевозка запрещенных предметов, неправильная загрузка или крепление груза, перевозка пассажиров в непредназначенных для этого транспортных средствах и т. п. Так, судом г. Алматы была осуждена старший приемосдатчик станции К. за то, что в нарушение правила, установленного Техническими условиями погрузки и крепления грузов, не проверила, как размещен и закреплен груз в вагоне. В результате в пути произошел развал груза и крушение поезда.

Объективную сторону деяния могут образовать и другие нарушения правил безопасности эксплуатации. Например, в п. Борлы Карагандинской области машинист тепловоза А. и его помощник Т., находясь в рейсе, распивали спиртные напитки. Опьянев, они заснули. В итоге неуправляемый

⁹² Технический регламент Таможенного Союза 026/2012 «О безопасности маломерных судов» (принят Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 15 июня 2012 г. № 33). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31222179#pos=0;0 (дата обращения: 25.12.2017).

⁹³ Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Устава службы на судах морского транспорта» от 30 января 2015 г. № 74 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 марта 2015 г. № 10454). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V_1500010454 (дата обращения: 25.12.2017).

локомотив заехал на стояночный путь и столкнулся с другим локомотивом, что повлекло причинение средней тяжести вреда здоровью машиниста С.

Диспозицией ст. 344 УК не охватываются нарушения правил эксплуатации, не связанные с движением транспортных средств (например, при проведении погрузочно-разгрузочных или ремонтных работ, посадке и высадке пассажиров во время стоянки). В этих случаях причинение вредных последствий влечет ответственность по статьям о правонарушениях против личности, либо по ст. 156 УК (Нарушение правил охраны труда).

За невыполнение или ненадлежащее выполнение своих служебных полномочий вследствие нарушения правил, служащих целям наиболее выгодного экономического использования транспортных средств, виновные отвечают по ст. 361 УК (Злоупотребление должностными полномочиями) или ст. 371 УК (Халатность). Например, капитан катера А. со своим помощником Д. в нарушение правил техники безопасности на судах флота пытался при помощи катера снять с мели рыболовный сейнер. В результате оборвавшийся буксирный трос ударил концом матроса П., который от полученных травм скончался. Действия А. и Д. были квалифицированы как транспортное преступление. Верховный суд не согласился с такой квалификацией и обоснованно указал, что за несчастный случай, наступивший вследствие несоблюдения правил охраны труда, виновные лица должны нести ответственность по статье о нарушении правил охраны труда^{94, 314}.

Ошибочной квалификации подобных случаев в немалой степени способствует выражение «нарушение правил эксплуатации» в уголовном законе. Здесь правильно говорить о правилах безопасной эксплуатации транспорта, учитывая, что в тексте нормы слово «безопасность» сочетается не только со словом «движение», но и со словом «эксплуатация».

Составы правонарушения, предусмотренного ст. 344 УК, сконструированы как материальные и окончены с момента наступления указанных в законе общественно опасных последствий. Для определения степени тяжести вреда здоровью человека необходимо назначение судебно-медицинской экспертизы.

Признаки тяжкого и средней тяжести вреда здоровью человека указаны в п. п. 11 и 12 ст. 3 УК и определяются на основании Инструкции по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

⁹⁴ Сб. постановлений Президиума и определений Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда РСФСР (1964—1972 гг.). — М., 1974.

⁹⁵ Приказ Министра здравоохранения Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по организации и производству судебно-медицинской экспертизы» от 20 мая 2010 г. № 368 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 23 июня 2010 г. № 6305,

Понятие смерти потерпевшего должно трактоваться точно так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

В части 1 ст. 344 УК в качестве вредного последствия впервые называется оценочный термин «крупный ущерб», под которым понимается размер ущерба, превышающий две тысячи месячных расчетных показателей (п. 38 ст. 3 УК). Крупным ущербом следует признавать гибель или разрушение транспортного средства, исключающее возможность или целесообразность его восстановления; серьезное повреждение транспортного средства, требующее его ремонта на длительный срок; значительное повреждение груза или его утрата и др.

Специфика анализируемого правонарушения такова, что кроме прямого имущественного вреда данный термин охватывает также экологический, организационный и иной вред (значительное заражение окружающей среды, выброс газов, гибель флоры и фауны; простой вагонов, перерыв в движении судов, поездов, самолетов, загромождение взлетно-посадочной полосы и т. д.).

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 344 УК необходимо установление *причинной связи* между нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта и наступившими общественно опасными последствиями. При этом причинная связь должна устанавливаться не просто с действием или бездействием лица, а с нарушением, ставшим непосредственной причиной наступления вредных последствий.

Деяние лица может рассматриваться в качестве причины лишь при условии, если наступившие последствия были неизбежны, закономерны вследствие нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств. Факторами, наиболее часто осложняющими ее развитие, являются неправомерные действия других лиц, силы природы или технического порядка.

Так, например, машинист Д. и его помощник, управляя тепловозом с 19 вагонами, груженными фосфорной рудой, на перегоне Бургунь — Актаутас Жамбылской области на повышенной скорости стали производить поворот, однако из-за торможения состав сошел с рельсов. В результате крушения погибло четыре человека, а компания «Казахстан Темир Жолы» понесла значительные материальные убытки. Было установлено, что причиной схода поезда послужило халатное отношение к своим обязанностям осмотрщика вагонов С., который не установил режим воздухораспределителя из поло-

утратил силу приказом Министра юстиции Республики Казахстан от 27 апреля 2017 г. № 484). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V100006305_ (дата обращения: 26.12.2017).

жения «порожний» в положение «груженный», а также машиниста Д., не проверившего исправность тормозной системы состава. Суд признал их виновными в аварии, усмотрев в их действиях причинную связь с наступившими вредными последствиями.

Другой случай: зимой на одном из казахстанских горнорудных предприятий сошел с рельсов локомотив, перевозивший руду. Вслед за ним на дно карьера свалилось еще восемь думпкаров с рудой. Экспертиза показала, что причина катастрофы — аномально низкая температура, повредившая тормозную систему поезда.

За наступление подобных последствий никто, конечно, не отвечает, но отдельные лица могут нести ответственность за то, что в условиях этих событий поступили неправильно или намеренно не уклонились от их воздействия (например, несвоевременно сообщили о сильном морозе или буране, надвигающемся шторме, об обледенении взлетно-посадочной полосы и т. д.).

Субъективная сторона правонарушения, предусмотренного ст. 344 УК, характеризуется неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности. В первом случае виновный предвидит, что в результате его действий могут наступить общественно опасные последствия, но без достаточных к тому оснований легкомысленно рассчитывает на их предотвращение. Самонадеянность чаще всего выражается в стремлении сократить время пребывания в рейсе, быстрее вернуться в порт. Нередко она связана с бытующим мнением о том, что строгое соблюдение правил безопасности — признак неопытности работника транспорта и даже малодушия.

Показательно в этом отношении дело К., который, являясь командиром воздушного судна, договорился со вторым пилотом Ж., что посадку в аэропорту он произведет с зашторенным лобовым окном. Тем самым К. усложнил себе условия пилотирования, нарушив ряд пунктов правил безопасности и легкомысленно рассчитывая, что благодаря опыту и мастерству вредные последствия не наступят. Однако расчет не оправдался: в результате допущенных нарушений самолет приземлился с повышенной вертикальной скоростью, отчего потерпел катастрофу. Погибли второй пилот Ж., три бортпроводницы и десятки пассажиров. К. был осужден к 15 годам лишения свободы.

Во втором случае виновный не предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, хотя при должной внимательности и предусмотрительности должен был и мог их предвидеть. Сюда можно отнести нарушение правил безопасности вследствие рассеянности, забывчивости или растерянности.

Если лицо предвидело вредные последствия (причинение вреда здоровью, смерть потерпевшего) в результате нарушения правил безопасности

движения или эксплуатации транспортных средств и желало их наступления (прямой умысел) либо сознательно допускало возможность их наступления (косвенный умысел), ответственность должна наступать по статьям о правонарушениях против личности. В данном случае умышленное нарушение правил безопасности является способом совершения более опасного преступления — убийства, поэтому при наличии у виновного умысла на причинение смерти потерпевшему содеянное должно квалифицироваться только по ст. 99 УК.

Субъектом правонарушения, предусмотренного ст. 344 УК, является физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, в силу *выполняемой работы или занимаемой должности* обязанное соблюдать правила безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств. Этим законодатель расширил рамки признаков субъекта анализируемого деяния, включив в него не только работников транспорта, но и любых других лиц, находящихся в сфере взаимодействия с транспортными средствами, указанными в ст. 344 УК.

К ним, в частности, относятся лица, непосредственно управляющие транспортным средством:

- на железнодорожном транспорте: машинист локомотива, его помощник;
- на воздушном транспорте: пилот, штурман самолета;
- на морском и речном транспорте: капитан корабля, его помощник, лоцман, рулевой моторной лодки, а также граждане, имеющие в личной собственности маломерные суда.

Лицами, занимающими должность, связанную с эксплуатацией транспорта, могут быть руководитель транспортного предприятия, кондуктор поезда, дежурный по станции, путевой обходчик, стрелочник, руководитель летной службы, начальник инспекции по безопасности полетов, бортмеханик, авиадиспетчер и др.

Так, за ненадлежащую организацию летной работы, повлекшую аварию в январе 2013 г. самолета «CRJ-200» авиакомпании «SCAT», в которой погибли 16 пассажиров и 5 членов экипажа, к уголовной ответственности был привлечен директор летной службы А. Следствие установило, что летный экипаж обучался в непризнанном в Казахстане иностранном учебном центре; пилоты не прошли в требуемом объеме занятия по тренажерной, предварительной подготовке и курсы повышения квалификации; командир воздушного судна был допущен к полету без медицинского освидетельствования после операции; в авиакомпании систематически, в том числе за день до вылета, нарушался режим труда и отдыха пилотов.

Не являются субъектами деяния лица, деятельность которых не связана с обеспечением безопасности движения или эксплуатации транспортных средств (кассиры, носильщики и др.). В соответствующих случаях они несут ответственность по статьям о правонарушениях против личности⁹⁶.

Правонарушение, предусмотренное ст. 344 УК, следует ограничивать от других смежных транспортных правонарушений — нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 345 УК), нарушения правил полетов или подготовки к ним (ст. 464 УК), нарушения правил кораблевождения (ст. 465 УК).

Отличия заключаются в признаках непосредственного объекта, субъекта и предмета правонарушений — непосредственным объектом нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 345 УК) выступают общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения или эксплуатации механических автомобильных и городских рельсовых транспортных средств. Предметом деяния является автомобиль, троллейбус, трамвай либо другие механические транспортные средства.

Субъектом нарушения правил полетов или подготовки к ним (ст. 464 УК) и правил кораблевождения (ст. 465 УК) в период прохождения военных сборов может быть только военнослужащий или военнообязанный.

Если нарушение правил безопасности движения на воздушном транспорте сопряжено с нарушением правил международных полетов (ст. 360 УК), повлекшим вредные последствия, указанные в ст. 344 УК, то ответственность лица должна наступать по совокупности ст. ст. 344 и 360 УК.

На практике возможна ситуация, когда лицо совершает угон, а равно захват воздушного или водного судна либо железнодорожного подвижного состава (ст. 270 УК), допустив при этом нарушение правил безопасности движения или эксплуатации этих видов транспорта, повлекшее гибель людей или иные тяжкие последствия. Как правильно отмечается в юридической литературе, угон практически связан с нарушением правил безопасности движения указанных видов транспорта, чаще всего — в виде отклонения от установленного маршрута движения^{74, 230}. Поэтому такой угон следует рассматривать как особый случай нарушения правил безопасности движения воздушного или водного судна либо железнодорожного подвижного со-

⁹⁶ В Уголовном кодексе РК 1997 г. преступные нарушения правил безопасности, допущенные такими лицами, квалифицировались по ст. 300 (Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта), теперь ее новая редакция (ст. 351 УК 2014 г.) исключает такую возможность.

става, что в соответствии с правилами о конкуренции общей и специальной нормы должно квалифицироваться только по ст. 270 УК.

Правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 344 УК, относится к преступлениям небольшой тяжести.

Правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 344 УК, относятся к преступлениям средней тяжести.

Статья 357. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие

1. Неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров, —

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. Непринятие должных мер капитаном одного из столкнувшихся на море или водном пути судов для спасения другого судна, повлекшее по неосторожности гибель судна или иные тяжкие последствия, если эти меры могли быть приняты без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров, —

наказывается штрафом в размере до двухсот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до ста восьмидесяти часов, либо арестом на срок до шестидесяти суток, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Общественная опасность рассматриваемого деяния выражается в том, что в случае невыполнения капитаном судна обязанностей по спасению на море других судов, принятия должных мер капитаном одного из столкнувшихся на море или водном пути судов для спасения другого судна гибнут экипаж и пассажиры этих судов, а также сами суда. Поэтому уголовная ответственность за неоказание помощи гибнущим на море установлена законодателями многих стран.

Непосредственный объект правонарушения — общественные отношения в сфере обеспечения безопасности мореплавания, **дополнительный** — жизнь людей, терпящих бедствие на море.

Местом совершения рассматриваемого правонарушения может быть открытое море или часть океана, любой иной водный путь (судоходный канал, акватория порта и т. п.).

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 357 УК, выражается в бездействии в виде неоказания помощи людям, терпящим бедствие, которую виновный обязан оказать.

Такой вывод вытекает из положений ряда международных конвенций, к которым присоединилась Республика Казахстан, и национального законодательства: Конвенции об открытом море 1958 г.⁹⁷, Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.⁹⁸, Конвенции об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960 г.⁹⁹, Закона РК «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г.⁷, Устава службы на судах морского транспорта Республики Казахстан от 20 июня 2011 г.⁹³, Правил расследования аварийных случаев с судами от 8 июля 2011 г.¹⁰⁰ и др.

Согласно ст. 12 Конвенции об открытом море 1958 г. каждое государство вменяет в обязанность капитану любого судна, плавающего под его флагом, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж и пассажиров, оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель; следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи¹⁰¹. Аналогичное положение содержится в п. 2 ст. 31 Закона РК «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г.⁷, Уставе службы на судах от 30 января 2015 г.⁹³, Правилах расследования аварийных случаев с судами от 8 июля 2011 г.¹⁰⁰ и др.

Объясняется это тем, что гибель людей, оказавшихся в кораблекрушении в суровых гидрометеорологических условиях (штормовой ветер, низ-

⁹⁷ Конвенция Организации Объединенных Наций об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf (дата обращения: 26.12.2017).

⁹⁸ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1007414#pos=0;0 (дата обращения: 26.12.2017).

⁹⁹ Закон Республики Казахстан «О присоединении Республики Казахстан к Конвенции об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания» от 8 февраля 2003 г. № 383. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000383_ (дата обращения: 26.12.2017).

¹⁰⁰ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования аварийных случаев с судами» от 8 июля 2011 г. № 780 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 г. № 623). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000780> (дата обращения: 26.12.2017).

¹⁰¹ См.: Сб. международных соглашений и законодательных актов СССР по вопросам мореплавания. — М., 1971.

кие температуры) наступает в течение первого часа, и причиной смерти в большинстве случаев является утопление или общее переохлаждение.

Состав правонарушения формальный. Деяние считается оконченным с момента, когда: а) обнаружены погибающие или получены сигналы бедствия либо иные достоверные сведения о терпящих бедствие; б) капитан судна не оказал им необходимой помощи при наличии реальной возможности оказать ее без серьезной опасности для судна, его экипажа и пассажиров.

Безусловно, действия по оказанию помощи терпящим бедствие на море сопряжены с риском, подчас весьма серьезным, для самих спасателей. Риск по спасению людей и гибнущего судна признается оправданным при одновременном наличии следующих условий:

- 1) риск должен соответствовать цели, ради которой он предпринимается;
- 2) цель не может быть достигнута обычными, не связанными с риском действиями;
- 3) риск не должен переходить в заведомое причинение ущерба;
- 4) предметом риска являются материальные объекты (ст. 31 Закона).

Если капитан судна воздержался от риска при наличии обязанности и возможности оказать помощь гибнущим людям под предлогом серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров, когда такая опасность отсутствовала, он подлежит уголовной ответственности по ст. 357 УК.

К обстоятельствам, исключаящим преступность деяния, следует отнести возможность гибели членов экипажа, пассажиров в случае падения за борт и т. д., а также серьезное повреждение судна в результате столкновения, пожара или взрыва. В статье 102 Закона РК «О торговом мореплавании»⁷ прямо сказано, что перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, а также за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) или просрочка произошли вследствие: 1) непреодолимой силы; 2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах; 3) мер по спасению людей или имущества на море и т. д.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 357 УК, выражается в преступном бездействии капитана одного из столкнувшихся на море или водном пути судов, обязанного принять должные меры по спасению другого судна, если эти меры могли быть приняты без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров; вредных последствиях в виде гибели судна или иных тяжких последствиях; причинной связи между бездействием и наступившим последствиями.

Обязанности капитана судна закреплены в ст. 12 Конвенции об открытом море 1958 г.⁹⁷, ст. 31 Закона РК «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г.⁷, ст. 36 Закона РК «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля

2004 г.⁶, п. 81 Устава службы на судах от 30 января 2015 г.⁹³, согласно которым капитан в случае столкновения с другим судном: а) запрашивает у капитана судна, с которым произошло столкновение, не требуется ли помощь и при необходимости оказывает ее, если это не грозит серьезной опасности своему судну, экипажу и пассажирам; б) запрашивает название судна, порт приписки, пункт отправления и назначения, характер полученных повреждений, а также сообщает аналогичные сведения по своему судну и ближайший порт, куда он пойдет; в) если, по мнению капитана, судну грозит неминуемая гибель, он принимает все меры к спасению находящихся на судне лиц.

Состав рассматриваемого деяния материальный, поэтому для привлечения лица к ответственности необходимо наступление указанных в законе последствий и наличие причинной связи между деянием и вредными последствиями.

Под *гибелью судна* следует понимать потерю судна в результате утопления или его полное конструктивное разрушение, после чего проведение восстановительного ремонта нецелесообразно.

Согласно п. 4 ст. 3 УК под *тяжкими последствиями* в смысле ст. 357 УК следует понимать смерть двух или более лиц; самоубийство потерпевшего (потерпевшей) или его (ее) близкого (близких); причинение тяжкого вреда здоровью; причинение тяжкого вреда здоровью двум или более лицам; массовое заболевание, заражение, облучение или отравление людей; ухудшение состояния здоровья населения и окружающей среды; наступление техногенного или экологического бедствия, чрезвычайной экологической ситуации; причинение крупного или особо крупного ущерба; срыв исполнения поставленных высшим командованием задач; создание угрозы безопасности государства, катастрофы или аварии; длительное снижение уровня боевой готовности и боеспособности воинских частей и подразделений; срыв выполнения боевой задачи; вывод из строя боевой техники.

Ответственность капитана одного из столкнувшихся на море или водном пути судов, обязанного принять должные меры по спасению другого судна, наступает при условии, если между деянием в виде бездействия и наступившими вредными последствиями имеется *причинная связь*. При этом следует установить, что гибель судна или иные тяжкие последствия стали закономерным следствием непринятия должных мер по спасению другого судна.

Причинная связь исключается, если капитан судна не допустил нарушения правил судовождения, а наступившие последствия вызваны действием других факторов (погоды, неправомерного поведения других лиц и др.). В этой связи п. 33 Правил расследования аварийных случаев с судами от 8

июля 2011 г.¹⁰⁰ обязывает при расследовании аварийного случая установить следующее:

1) соответствие судна, экипажа, снабжения, оборудования установленным требованиям; 2) анализ навигационной обстановки; 3) условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай; 4) причины, приведшие к аварийному случаю, его последствия и классификацию; 5) оценку действий причастных к аварийному случаю лиц с учетом воздействия на них внешних факторов, их психологического состояния, степени усталости; 6) перечень должностных лиц, действия которых привели и/или способствовали возникновению аварийного случая, с указанием кем и какие нормативные требования нарушены, не выполнены, не соблюдены; 7) соответствие совершенных действий установленным требованиям по безопасности мореплавания с учетом оправданного риска.

Ответственность по ч. 2 ст. 357 УК наступает независимо от того, кто виновен в столкновении судов. Неоказание капитаном судна помощи другому судну, пострадавшему от столкновения с третьим судном или иных причин, уголовной ответственности не влечет.

Субъективная сторона деяния в ч. 1 ст. 357 УК характеризуется умышленной формой вины в виде прямого умысла. Виновный сознает, что имеет реальную возможность принять необходимые меры для оказания помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, без серьезной опасности для его судна, членов экипажа или пассажиров и желает их не принять.

Субъективная сторона деяния в ч. 2 ст. 357 УК предполагает неосторожную вину в виде самонадеянности или небрежности. Капитан судна предвидит возможность смерти человека и других вредных последствий в результате непринятия должных мер по спасению другого судна, столкнувшегося с его судном, но без достаточных к тому оснований рассчитывает на их предотвращение либо не предвидит возможности наступления вредных последствий, хотя при должной внимательности и осмотрительности должно было и могло их предвидеть¹⁰².

Субъект рассматриваемого правонарушения специальный — капитан судна любого класса и назначения или лицо, выполнявшее его обязанности в момент возникновения необходимости оказать помощь гибнущим на море людям или другому судну, пострадавшему в столкновении.

¹⁰² Мы разделяем мнение ученых, которые считают, что данный состав характеризуется только умышленной виной, поскольку сам факт осознания капитаном возможности принять необходимые меры для спасения другого судна исключает неосторожное отношение субъекта к неоказанию помощи при столкновении судов. См.: Коробеев А. И. Транспортные правонарушения. Квалификация и ответственность. — М., 1990. — С. 104.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 357 УК, относится к преступлению небольшой тяжести, предусмотренное ч. 2 ст. 357 УК, — к уголовному проступку.

Статья 358. Управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, передача управления такому лицу или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном такого лица

1. Управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, либо передача управления таким судном лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, а равно допуск к управлению таким судном лица, находящегося в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, совершенный должностным лицом или собственником либо владельцем этого судна, —

наказываются штрафом в размере до пятисот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до трехсот часов, либо арестом на срок до девяноста суток, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере до одной тысячи месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до пяти лет.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере до трех тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до пяти лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до шести лет.

4. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть человека, —

наказываются лишением свободы на срок от пяти до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до семи лет.

5. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказываются лишением свободы на срок от семи до двенадцати лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до десяти лет.

Общественная опасность комментируемого правонарушения заключается в том, что управление такими источниками повышенной опасности, как воздушное, морское, речное или маломерное судно в состоянии опьянения, либо передача управления или допуск к управлению указанными транспортными средствами лицу, находящемуся в состоянии опьянения, создает реальную угрозу безопасности их движения или эксплуатации, жизни и здоровью большого числа граждан, причинения крупного материального ущерба окружающей среде.

Нормативно-правовые акты в сфере обеспечения безопасности движения на указанных видах транспорта строго запрещают пилотам, капитанам, штурманам, водителям катеров выполнение служебных функций в состоянии алкогольного опьянения, под влиянием любых наркотических и психотропных веществ (п. 42 Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан от 18 января 2012 г.¹⁰³, п. 258 Устава службы на судах от 30 января 2015 г.⁹³, Технический регламент Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» от 15 июня 2012 г.⁹² и др.).

Управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, является видом нарушения правил безопасности движения или эксплуатации воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила (ст. 344 УК). Однако учитывая повышенную опасность этого деяния, законодатель выделил ответственность за его совершение в отдельную статью УК.

Непосредственным объектом правонарушения являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения или эксплуатации воздушного, морского, речного или маломерного судна, **дополни-**

¹⁰³ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан» от 18 января 2012 г. № 103 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 19 октября 2017 г. № 650). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1200000103> (дата обращения: 26.12.2017).

тельным объектом — жизнь и здоровье граждан, а также сохранность имущества.

Факультативным объектом этого деяния может быть окружающая среда — совокупность природных и искусственных объектов, включая атмосферный воздух, озоновый слой земли, поверхностные и подземные воды, земли, недра, растительный и животный мир, а также климат в их взаимодействии, которые подвергаются негативному воздействию в случае аварии или катастрофы.

Предметом анализируемого деяния являются воздушные, морские, речные суда, к которым относятся также маломерные транспортные средства, признаки которых совпадают с признаками предмета деяния, предусмотренного ст. 344 УК (Нарушение правил безопасности на железнодорожном, воздушном, морском или речном транспорте).

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 358 УК, характеризуется действием (бездействием) в виде: а) управления воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения; б) передачи управления воздушным, морским, речным или маломерным судном такому лицу; в) допуска к управлению судном лица, находящегося в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения.

Управление воздушным, морским, речным или маломерным судном выражается в приведении транспортного средства в движение лицом, находящимся внутри этого транспортного средства (начало движения самолета, теплохода, водного мотоцикла и т. п. с места стоянки или остановки вне зависимости от расстояния перемещения).

Такие подготовительные действия, как включение зажигания, запуск двигателя и т. д., управлением транспортным средством не являются. Под признаки управления не подпадают также перемещение транспортного средства вручную, буксировка или нахождение в кабине стоящего самолета, корабля, выполнение каких-либо работ непосредственно возле судна (заправка горючим, производство ремонта и т. д.).

Согласно Правилам направления для освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов от 4 июня 2003 г.¹⁰⁴, нарушение водителями, судоводителями установленных требований нормативных правовых актов, регулирующих порядок движения транспортных средств, маломерных судов, действия которых пресечены должностными лицами при осу-

¹⁰⁴ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил направления для освидетельствования на состояние опьянения, освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов» от 4 июня 2003 г. № 528. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P030000528_ (дата обращения: 26.12.2017).

ществлении надзора за безопасностью движения, если при этом ими выявлены у водителей, судоводителей признаки опьянения, а также заявления, сообщения об употреблении водителями, судоводителями алкоголя или психоактивных веществ, их признание в употреблении алкоголя или психоактивных веществ являются достаточными основаниями направления водителей, судоводителей для освидетельствования на состояние опьянения (п. 4).

Состояние опьянения лица, управлявшего на момент совершения правонарушения транспортным средством, устанавливается исключительно должностными лицами, уполномоченными на это законодательством Республики Казахстан, непосредственно на месте совершения правонарушения и/или в медицинских организациях с применением специальных приборов и средств, устанавливающих наличие опьянения в соответствии с Инструкцией по проведению медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 11 июня 2003 г.¹⁰⁵

Опьянением называется состояние, возникающее вследствие острой интоксикации психоактивными веществами и характеризующееся комплексом психических, поведенческих, вегетативных и соматоневрологических расстройств. Опьянение может быть *алкогольным, наркотическим и токсикоманическим* (п. 2 Инструкции). При этом степень опьянения для квалификации деяния по ст. 358 УК не имеет значения, достаточно установить факт опьянения водителя, управлявшего транспортным средством. Так, в г. Алматы в январе 2016 г. судом по ч. 1 ст. 358 УК к двум годам лишения свободы был осужден пилот Быков за управление самолетом «Боинг» в состоянии наркотического опьянения. Он был также лишен права управлять самолетами сроком на два года.

Таким образом, факт управления транспортным средством в состоянии опьянения имеет место, если виновный: а) управлял транспортным средством; б) находился на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения. Отсутствие хотя бы одного из указанных признаков исключает ответственность лица по ст. 358 УК.

Передача управления указанными видами транспортных средств лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения означает добровольную передачу права управления суд-

¹⁰⁵ Приказ Министра здравоохранения Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по проведению медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения» от 11 июня 2003 г. № 446 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 4 июля 2003 г. № 2389, утратил силу приказом Министра здравоохранения Республики Казахстан от 13 июля 2017 г. № 504). URL: https://zakon.uchet.kz/rus/docs/V030002389_ (дата обращения: 26.12.2017).

ном такому лицу, который самостоятельно приводит судно в движение и управляет им. При этом следует установить, что должностному лицу, владельцу или собственнику судна было известно (или он должен был предполагать), что человек, которому он передает управление, находится в состоянии опьянения.

При расследовании уголовных дел данной категории следует также выяснять, с какой целью и при каких обстоятельствах судно передавалось другому лицу. Если оно было передано не для управления (например, для хранения, но водитель самовольно на нем выезжает), ответственность таких лиц по ст. 358 УК исключается.

Под *допуском* к управлению указанными видами транспортных средств лица, находящегося в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, понимаются действия должностных лиц, собственников или владельцев транспортного средства в виде дачи такому лицу разрешения (согласия) на эксплуатацию судна (на полет, в рейс, выход в море). При этом факт опьянения водителя для должностного лица, собственника или владельца транспортного средства должен быть очевиден.

В таких случаях виновные (должностное лицо, владелец или собственник судна, а также лицо, фактически управлявшее транспортным средством в состоянии опьянения) отвечают по ст. 358 УК.

Аналогичным образом квалифицируются действия должностного лица, собственника или владельца, которые в нарушение правил безопасности допустили к управлению судном лиц, от которых зависят по службе, кроме случаев, когда должностным лицом, находящимся при исполнении служебных обязанностей (непосредственный начальник или сотрудники службы безопасности, полиции) они были отстранены от управления или распоряжения транспортным средством.

Правонарушение, предусмотренное ст. 358 УК, относится к числу формально-материальных составов. Деяние, предусмотренное в ч. 1 статьи, окончено с момента управления судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения; передачи такому лицу управления транспортным средством; допуска такого лица к управлению судном, совершенного должностным лицом или его собственником либо владельцем.

Квалифицированные и особо квалифицированные виды рассматриваемого правонарушения признаются оконченными в случае наступления следующих последствий: средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 2), тяжкого вреда здоровью (ч. 3), смерти человека (ч. 4), смерти двух или более лиц (ч. 5).

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие смерти потерпевшего должно трактоваться точно так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между деянием и наступившими вредными последствиями должна быть установлена **причинная связь**. При расследовании дел данной категории следует иметь в виду, что связь между передачей управления судном лицу, находящемуся в состоянии опьянения, а равно допуском такого лица к управлению судном и наступившими вредными последствиями носит опосредованный (через неправомерные действия пилота, судоводителя) характер. Исходным моментом в развитии причинно-следственных связей здесь выступают действия не пилота (судоводителя), находящегося в состоянии опьянения, а собственника или владельца, допустившего к управлению судном такое лицо, что, в свою очередь, обусловило в дальнейшем наступление вредных последствий. Отсутствие такой связи исключает ответственность лица по ст. 358 УК.

Субъективная сторона анализируемого правонарушения неоднородна. В части 1 статьи вина характеризуется умыслом в отношении факта управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения. Виновный сознает, что находится в состоянии опьянения и не имеет права управлять судном, тем не менее, берется за его управление и желает это сделать.

Должностное лицо, собственник либо владелец воздушного, морского, речного или маломерного судна, в свою очередь, осознают, что водитель находится в состоянии опьянения, но желают передать ему управление судном либо допустить такое лицо к управлению судном.

Субъективная сторона квалифицированных видов деяния, предусмотренного ст. 358 УК, характеризуется только неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности.

Субъектом комментируемого правонарушения является: а) физическое вменяемое лицо, достигшие 16 лет, фактически управлявшее судном в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения; б) должностное лицо, собственник или владелец судна, передавший управление судном или допустившее к управлению судном такое лицо.

Признаки должностного лица указаны в п. 26 ст. 3 УК. Применительно к рассматриваемому правонарушению функции должностного лица выполняют:

- на воздушном транспорте — руководитель летной службы, начальник инспекции по безопасности полетов, руководитель инженерно-авиационной службы; руководители, отвечающие за эксплуатацию воздушных судов, производство полетов и подготовку к ним, организацию освидетельствования авиационного персонала врачебно-летными экспертными комиссиями и т. д.;

- на морском и речном транспорте — руководители организаций и предприятий морского или речного транспорта, их заместители, главные инженеры, начальник отдела технического контроля и т. д.

В соответствии с Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан, прав на них и сделок с ними, а также форм документов, удостоверяющих права на них, утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 18 сентября 2012 г.¹⁰⁶, собственник (владелец) — физическое или юридическое лицо Республики Казахстан, которому принадлежит воздушное судно на праве собственности или других законных основаниях, зарегистрированное в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан в качестве собственника.

Не являющиеся собственниками (владельцами) эксплуатанты — юридические или физические лица, занимающиеся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

Согласно ст. 15 Закона РК «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.⁶ за безопасность судоходства отвечают собственник судна (лицо, зарегистрированное в качестве собственника в соответствии с Правилами государственной регистрации судна, в том числе маломерного судна, и прав на него) или судовладелец (лицо, эксплуатирующее судно от своего имени на праве владения и пользования).

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 358 УК, относится к уголовному проступку.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 358 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 358 УК, относится к преступлениям средней тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 5 ст. 358 УК, относится к тяжким преступлениям.

¹⁰⁶ Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан, прав на них и сделок с ними, а также форм документов, удостоверяющих права на них» от 18 сентября 2012 г. № 613 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 октября 2012 г. № 8020, утратил силу приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 г. № 409). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1200008020> (дата обращения: 26.12.2017).

Статья 359. Допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего права управления

1. Допуск должностным лицом либо собственником или владельцем воздушного, морского или речного судна к управлению этим судном лица, не имеющего прав управления таким судном, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до пятисот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до трехсот часов, либо арестом на срок до девяноста суток.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, —

наказывается лишением свободы на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Общественная опасность комментируемого правонарушения заключается в том, что неправомерный допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего прав управления этими видами транспортных средств, создает реальную угрозу безопасности движения транспортных средств, жизни и здоровью людей, нередко причиняет крупный материальный ущерб окружающей среде.

Непосредственным объектом правонарушения, предусмотренного ст. 359 УК, являются общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации воздушных, морских или речных транспортных средств. **Дополнительным объектом** — жизнь и здоровье людей, а также отношения собственности.

Предмет правонарушения — воздушные, морские или речные суда, кроме железнодорожного транспорта, признаки которых указаны в ст. 3 УК, они совпадают с признаками деяния, указанного в ст. 344 УК.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ст. 359 УК, характеризуется следующими признаками: а) допуском должностным лицом либо собственником или владельцем воздушного, морского или речного судна к управлению транспортным средством лица, не имеющего прав управления ими; б) наличием вредных последствий, предусмотренных в уголовном законе; в) причинной связью между допуском и наступившими вредными последствиями.

Согласно ст. 16 Закона Республики Казахстан «О транспорте» от 21 сентября 1994 г.² право управления транспортным средством предоставляется лицу, имеющему соответствующую квалификацию и прошедшему медицинское освидетельствование о состоянии здоровья с выдачей документов установленного образца.

Право управления транспортным средством подтверждается специальным удостоверением. Например, командиром гражданского воздушного судна может быть лицо, в установленном порядке прошедшее соответствующее обучение, имеющее свидетельство (сертификат) пилота и допуск на право самостоятельного управления воздушным судном данного типа (п. 27 Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан от 18 января 2012 г.¹⁰³). Аналогичные требования к судоводителям самоходных судов содержатся в ст. 15-4 Закона Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.⁶

Следовательно, пилотом, судоводителем, *не имеющим права управления* транспортным средством, в смысле ст. 359 УК признается лицо, не прошедшее в установленном порядке соответствующего обучения и не имеющее документа (свидетельства), дающего ему права управлять транспортным средством. Отсюда под *допуском* к управлению транспортным средством пилота, судоводителя, не имеющего прав управления судном, следует понимать дачу должностным лицом, собственником или владельцем транспортного средства разрешения (согласия) на полет, выход в море и другие подобные действия лицу, не прошедшему в установленном порядке соответствующего обучения и не имеющего документа (свидетельства), дающего ему права управлять транспортным средством

В обязательном порядке следует установить, что такой допуск осуществлялся добровольно, и виновному заведомо было известно, что человек, которого он допустил к управлению транспортным средством, не имеет права на управление воздушным или морским, речным судном.

Так, 7 сентября 2011 г. в России потерпел крушение самолет «Як-42», в котором погибла хоккейная команда «Локомотив» в количестве 44 человек. Как установило следствие, причинами крушения самолета стали нарушения правил безопасности, допущенные экипажем воздушного судна при выполнении взлета из аэропорта Туношна Ярославской области, а также допуск экипажа самолета к выполнению рейса сотрудниками эксплуатировавшей воздушное судно авиакомпании «Як Сервис» с грубейшими нарушениями правил безопасной эксплуатации воздушного транспорта.

Следователи установили, что экипаж был допущен к полетам заместителем гендиректора авиакомпании по организации летной работы Т. незаконно, так как на момент катастрофы второй пилот не окончил переобучение на тип судна Як-42 и не имел права выполнения самостоятельных полетов. Кроме того, Т. не анализировал данные бортовых самописцев, которые фиксировали ошибки погибшего командира воздушного судна во время прежних полетов.

Действия должностных лиц, собственника или владельца судна, выразившиеся в допуске к управлению судном лица, от которого зависят по службе, кроме случаев, когда должностным лицом, находящимся при исполнении служебных обязанностей (непосредственный начальник, сотрудник полиции и др.) они были отстранены от управления или распоряжения транспортным средством, должны квалифицироваться по ст. 359 УК.

Анализируемое правонарушение относится к числу материальных составов и потому признается оконченным только в случае допуска к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего прав управления этими транспортными средствами, повлекшего причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 1), тяжкого вреда здоровью (ч. 2), смерти человека (ч. 3), смерти двух или более лиц (ч. 4).

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие *смерти потерпевшего* или *потерпевших* должно трактоваться точно так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между деянием и наступившими вредными последствиями должна быть установлена **причинная связь**. Следует иметь в виду, что связь между допуском к управлению транспортным средством лица, не имеющего прав управления воздушным, морским или речным судном, и наступившими

вредными последствиями носит опосредованный (через неправомерные действия пилота или судоводителя) характер. Поэтому непрременным условием ответственности по ст. 359 УК является установление того факта, что действия того, кто причинил вред, стали реально возможными только потому, что виновный незаконно допустил его к управлению судном. Отсутствие такой связи исключает ответственность лица по рассматриваемой статье УК.

Субъективная сторона деяния, предусмотренного ст. 359 УК, характеризуется только неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности. Виновный сознает, что допускает к управлению воздушным, морским или речным судном лицо, не имеющее права управления этими видами транспортных средств, предвидит возможные вредные последствия своих действий, но легкомысленно рассчитывает на то, что они не наступят, либо не предвидит вредные последствия, хотя должен был и мог их предвидеть.

Если должностное лицо, собственник или владелец судна не знал и не мог знать о том, что пилот или судоводитель, которого он допустил к управлению транспортным средством, не имеет права управления транспортным средством, то ответственность таких лиц по ст. 359 УК исключается.

Субъект комментируемого деяния — физические вменяемые лица, достигшие 16 лет, которые являются: а) должностными лицами либо б) собственниками или владельцами судна.

Признаки должностного лица указаны в п. 26 ст. 3 УК. Применительно к рассматриваемому правонарушению функции должностного лица выполняют:

- на воздушном транспорте — руководитель летной службы, начальник инспекции по безопасности полетов, руководитель инженерно-авиационной службы; руководители, отвечающие за эксплуатацию воздушных судов, производство полетов и подготовку к ним, организацию освидетельствования авиационного персонала врачебно-летными экспертными комиссиями и т. д.;

- на морском и речном транспорте — руководители организаций и предприятий морского или речного транспорта, их заместители, главные инженеры, начальник отдела технического контроля и т. д.

В соответствии с Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан, прав на них и сделок с ними, а также форм документов, удостоверяющих права на них, утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникации РК от 18 сентября 2012 г.¹⁰⁶, собственник (владелец) — физическое или юридическое лицо Республики Казахстан, которому принадлежит воздушное судно на праве собственности или других законных основаниях, зарегистрированное в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан в качестве собственника.

Не являются собственниками (владельцами) эксплуатанты — юридические или физические лица, занимающиеся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

Согласно ст. 15 Закона РК «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.⁶, за безопасность судоходства отвечают собственник судна (лицо, зарегистрированное в качестве собственника в соответствии с Правилами государственной регистрации судна, в том числе маломерного судна, и прав на него⁵⁸) или судовладелец (лицо, эксплуатирующее судно от своего имени на праве владения и пользования).

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 359 УК, относится к уголовным проступкам.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2, 3, 4 ст. 359 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Статья 464. Нарушение правил полетов или подготовки к ним

Нарушение правил полетов или подготовки к ним, а равно нарушение правил эксплуатации военных летательных аппаратов, повлекшие по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия, —

наказываются лишением свободы на срок от трех до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до десяти лет или без такового.

Общественная опасность правонарушения заключается в том, что нарушение правил полетов военных летательных аппаратов или подготовки к ним, а также правил их эксплуатации может привести к авариям и авиакатастрофам с многочисленными человеческими жертвами и значительным материальным, организационным ущербом.

Непосредственным объектом деяния выступают общественные отношения в сфере безопасности полетов и эксплуатации военных летательных аппаратов. **Дополнительным объектом** — отношения, обеспечивающие жизнь и здоровье людей либо сохранность военного имущества.

Предметом анализируемого правонарушения являются летательные аппараты: самолеты, гидросамолеты, вертолеты, аэростаты, дирижабли, планеры, мотодельтапланы и т. п., принадлежащие Вооруженным Силам Республики Казахстан, другим войскам и воинским формированиям Республики Казахстан.

С объективной стороны деяние характеризуется наличием трех обязательных признаков: а) нарушения правил полетов или подготовки к ним, а равно нарушения правил эксплуатации военных летательных аппаратов; б) наступления вредных последствий в виде смерти человека и иных тяж-

ких последствий; в) причинной связи между нарушением указанных правил и наступившими вредными последствиями.

Нарушение правил полетов может выразиться в ошибке пилотирования, изменении воздушного эшелона и коридоров, невыполнении команд руководителя полетами или ведущего самолета, ошибке в проведении различных воздушных маневров, нарушении руководств и инструкции десантирования, патрулирования и т. п.

Так, в декабре 2012 г. на полете к г. Шымкенту потерпел катастрофу самолет Ан-72 пограничной службы КНБ Казахстана, в которой погибли 27 военнослужащих. Как установило следствие, полет военного самолета проходил в условиях минимальной видимости из-за сложных погодных условий: была низкая облачность, шел дождь вперемежку с мокрым снегом. Непосредственной причиной трагедии стали потеря экипажем пространственного ориентирования, неисправность высотомера, а также действия авиадиспетчера «Казэронавигация» А., который слишком долго продержал самолет на высоте 2 150 метров, что привело к его обледенению, а затем к авиакатастрофе.

Нарушение правил подготовки к полету включает ненадлежащее техническое обслуживание летательного аппарата, некачественный ремонт отдельных узлов или агрегатов, выпуск в эксплуатацию технически неисправного самолета или вертолета, неправильную оценку метеоусловий и т. п.

Нарушение правил эксплуатации военных летательных аппаратов может заключаться в допуске к управлению лиц, находящихся в болезненном или утомленном состоянии, не прошедших медицинского контроля, не имеющих надлежащей профессиональной подготовки, использовании летательного аппарата не по назначению, неправильном размещении груза и т. п.

Анализируемое деяние по конструкции имеет материальный состав. Оконченным оно считается с момента наступления вредных последствий в виде смерти человека или иных тяжких последствий.

Понятие *смерти* потерпевшего или потерпевших должно трактоваться точно так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Согласно разъяснению п. 4 ст. 3 УК к *иным тяжким последствиям* в смысле ст. 464 УК относятся: смерть двух или более лиц; причинение тяжкого вреда здоровью; причинение тяжкого вреда здоровью двум или более лицам; заражение, облучение или отравление людей; ухудшение состояния здоровья населения и окружающей среды; наступление техногенного или экологического бедствия, чрезвычайной экологической ситуации; причинение крупного или особо крупного ущерба; катастрофа или авария летательного аппарата и др.

Между деянием и наступившими вредными последствиями должна быть установлена **причинная связь**. При расследовании уголовных дел данной категории следует установить и доказать, что наступившие вредные последствия стали неизбежным и закономерным следствием нарушения правил полетов, или подготовки к ним, или эксплуатации военных летательных аппаратов. В противном случае ответственность лица по рассматриваемой статье УК исключается.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности. Виновный сознает, что нарушает соответствующие правила полетов военных летательных аппаратов, или подготовки к ним, или их эксплуатации, предвидит возможные вредные последствия своих действий, но легкомысленно рассчитывает на то, что они не наступят, либо не предвидит вредные последствия, хотя должен был и мог их предвидеть.

Субъектом правонарушения могут быть только военнослужащий, управляющий военным летательным аппаратом, члены экипажа (пилот, штурман, бортиженер) либо лица, на которых возложены обязанности по осуществлению предполетной подготовки воздушного судна или его эксплуатации (техники, механики, диспетчеры, руководители полетов, персонал, отвечающий за медицинский контроль, и т. п.).

Уголовное правонарушение относится к преступлениям средней тяжести.

Статья 465. Нарушение правил кораблевождения

Нарушение правил вождения или эксплуатации военных кораблей, повлекшее по неосторожности смерть человека либо иные тяжкие последствия, —

наказывается лишением свободы на срок от трех до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до десяти лет или без такового.

Общественная опасность анализируемого правонарушения выражается в том, что результатом нарушения правил вождения или эксплуатации военных кораблей являются реальная угроза безопасности судоходства, аварии и кораблекрушения, гибель людей, причинение вреда их здоровью, существенного материального, организационного, экологического вреда. Достаточно вспомнить унесшую жизни 118 членов экипажа катастрофу на атомной подводной лодке «Курск» в 2000 г.

Непосредственным объектом деяния выступают общественные отношения в сфере безопасности вождения или эксплуатации военных кораб-

лей. **Дополнительным объектом** — отношения, обеспечивающие жизнь и здоровье людей либо сохранность военного имущества.

Предметом правонарушения являются военные суда, входящие в корабельный состав Военно-Морских сил Республики Казахстан: боевые корабли специального назначения, крейсера, торпедные катера, суда обеспечения, тральщики и т. д.

Объективная сторона рассматриваемого деяния заключается в нарушении правил кораблевождения, повлекшем смерть человека или иные тяжкие последствия.

Нарушение правил кораблевождения может выразиться в неправомерном изменении или несоблюдении курса и скорости военного корабля, невыполнении команд в процессе управления судном, ошибке при осуществлении маневра, буксировки и проводки, заходе в порт и т. д.

Нарушение правил эксплуатации заключается в ненадлежащем техническом обслуживании узлов и агрегатов корабля, неправильном хранении взрывчатых, легковоспламеняющихся веществ на борту, ошибках при осуществлении боевых стрельб, пуске ракет или торпед, минировании, десантировании и т. д. Нарушением правил эксплуатации может признаваться также выпуск в эксплуатацию технически неисправного военного корабля, его недоброкачественный ремонт, допуск к управлению военным кораблем неподготовленного экипажа^{74, 259}.

Состав преступления по конструкции — материальный. Деяние признается оконченным с момента наступления вредных последствий в виде смерти человека либо иных тяжких последствий.

Понятие *смерти* потерпевшего или потерпевших должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Иными тяжкими последствиями в соответствии с п. 4 ст. 3 УК признаются смерть двух или более лиц; причинение тяжкого вреда здоровью; причинение тяжкого вреда здоровью двум или более лицам; заражение, облучение или отравление людей; ухудшение состояния окружающей среды; наступление техногенного или экологического бедствия, чрезвычайной экологической ситуации; причинение крупного или особо крупного ущерба; катастрофа или авария военного корабля и др.

Между деянием виновного и смертью человека либо иными тяжкими последствиями должна быть установлена **причинная связь**. В случае ее отсутствия ответственность лица по рассматриваемой статье УК исключается.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется только неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности.

Субъектом правонарушения являются военнослужащие — командир корабля, его помощники, штурман, вахтенный офицер, механик, другие лица, на которых возлагаются обязанности по управлению кораблем и его эксплуатации.

Уголовное правонарушение относится к преступлениям средней тяжести.

Статья 466. Вождение машин, кораблевождение, управление военным летательным аппаратом лицом в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, передача вождения или управления либо допуск к вождению или управлению военной техникой такого лица

1. Вождение боевой, специальной или транспортной машины либо вождение военных кораблей, либо управление военным летательным аппаратом лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, либо передача вождения или управления указанной военной техникой такому лицу, а равно допуск к вождению или управлению указанной военной техникой такого лица, совершенный должностным лицом, —

наказываются штрафом в размере до пятисот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо арестом на срок до девяноста суток, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере до одной тысячи месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до пяти лет.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере до трех тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до пяти лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до шести лет.

4. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть человека, —

наказываются лишением свободы на срок от пяти до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до семи лет.

5. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказываются лишением свободы на срок от семи до двенадцати лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до десяти лет.

Общественная опасность рассматриваемого правонарушения заключается в том, что вождение военной техникой, либо управление военным летательным аппаратом лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, либо передача вождения или управления военной техникой такому лицу, допуск к вождению или управлению военной техникой такого лица может привести к гибели людей либо причинить вред их здоровью. Последствием данного деяния может быть также материальный, экологический либо организационный вред.

Непосредственным объектом правонарушения являются общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, военных кораблей и летательных аппаратов. **Дополнительным объектом** выступают жизнь и здоровье людей.

Факультативным объектом этого деяния может быть окружающая среда, которая подвергается негативному воздействию в случае аварии или катастрофы.

Предметом правонарушения являются боевые, специальные или транспортные машины, военные корабли, военные летательные аппараты, признаки которых были рассмотрены при анализе ст. ст. 464, 465 УК.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 466 УК, складывается из следующих действий (бездействия): а) вождения боевой, специальной или транспортной машины либо военных кораблей либо управления военным летательным аппаратом лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения; б) передачи вождения или управления указанной военной техникой такому лицу; в) допуска к вождению или управлению указанной военной техникой такого лица.

Нормативно-правовые акты в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств строго запрещают водителям, пилотам, капитанам, штурманам выполнение служебных функций в состоянии алкогольного опьянения, под влиянием любых наркотических и психотропных веществ (п. 42 Основных правил полетов в воздушном простран-

стве Республики Казахстан от 18 января 2012 г.¹⁰³, п. 258 Устава службы на судах морского транспорта Республики Казахстан от 30 января 2015 г.⁹³).

В соответствии с п. 2 ч. 4 ст. 54 Закона РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикоманического), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание; в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения. В случае нарушения данного запрета он может быть лишен права управления транспортным средством на определенный срок.

Дисциплинарный устав Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Республики Казахстан от 5 июля 2007 г.¹⁰⁷ прямо указал, что строгость взыскания увеличивается, если проступок совершен во время несения боевого дежурства, боевой службы и при исполнении служебных обязанностей или в состоянии алкогольного или иного опьянения (п. 85).

Под вождением боевой, специальной или транспортной машины, военных кораблей, либо управлением военным летательным аппаратом в состоянии опьянения понимается перемещение нетрезвым водителем, пилотом, штурманом военной техники с места стоянки или остановки, вне зависимости от расстояния перемещения.

Вождение или управление начинается непосредственно с момента движения транспортного средства. Такие подготовительные действия, как включение зажигания, запуск двигателя, а также перемещение вручную транспортного средства, нахождение в кабине стоящей боевой машины, военного летательного аппарата, выполнение работы непосредственно возле транспортного средства (заправка горючим, осуществление ремонта и т. д.) вождением или управлением военной техникой не являются.

Согласно Правилам направления для освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов от 4 июня 2003 г.¹⁰⁴ нарушение водителями, судоводителями установленных требований нормативных правовых актов, регулирующих порядок движения транспортных средств, и действия которых пресечены должностными лицами при осуществлении надзора за безопасностью движения, если при этом ими выявлены у водителей, судоводителей признаки опьянения, а также заявления, сообщения об употреблении водителями, судоводителями алкоголя или психоактивных веществ, их признание в употреблении алкоголя или психоактивных веществ

¹⁰⁷ Указ Президента Республики Казахстан «Об утверждении общевоинских уставов Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Республики Казахстан» от 5 июля 2007 г. № 364. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/U070000364_#z324 (дата обращения: 26.12.2017).

являются достаточными основаниями направления их для освидетельствования на состояние опьянения (п. 4).

Состояние опьянения лица, управлявшего на момент совершения правонарушения транспортным средством, устанавливается *исключительно* должностными лицами, уполномоченными на это законодательством Республики Казахстан, непосредственно на месте совершения правонарушения и/или в медицинских организациях с применением специальных приборов и средств, в соответствии с Инструкцией по проведению медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 11 июня 2003 г.¹⁰⁵

Согласно п. 2 Инструкции опьянением называется состояние, возникающее вследствие острой интоксикации психоактивными веществами и характеризующееся комплексом психических, поведенческих, вегетативных и соматоневрологических расстройств. Опьянение может быть алкогольным, наркотическим и токсикоманическим.

Следует подчеркнуть, что состав рассматриваемого деяния охватывает любую степень опьянения, при этом достаточно установить факт опьянения лица, управлявшего военной техникой.

Таким образом, факт противоправного управления военной техникой в состоянии опьянения имеет место, если виновный а) управлял транспортным средством; б) на момент вождения, управления военной техникой находился в состоянии опьянения. Отсутствие хотя бы одного из указанных признаков исключает ответственность по ст. 466 УК.

Уголовный закон в качестве обязательного условия уголовной ответственности должностного лица за бездействие называет его юридическую обязанность действовать определенным образом. В соответствии с п. 7 ч. 4 ст. 54 Закона РК «О дорожном движении»³ водителю запрещается передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии.

В Уставе внутренней службы Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Республики Казахстан¹⁰⁷ отмечается, что машины выпускаются из парка по утвержденному накануне командиром воинской части наряду на использование машин, составленному по заявкам должностных лиц, технически исправные и обслуженные, с закрепленными за ними водителями, имеющими документы, удостоверяющие их личность и право на управление машиной, прошедшими предрейсовый медицинский осмотр и допущенными в рейс, с оформленными путевыми листами, подписанными заместителем командира части по вооружению (должностным лицом, ответст-

венным за эксплуатацию вооружения, военной и другой техники) и имеющими отметку начальника контрольно-технического пункта об исправном состоянии машины, а также отметку дежурного по парку о показаниях спидометра и времени выпуска из парка. Использование машин планируется с учетом предоставления водителям необходимого времени для обслуживания машин, подготовки их к рейсу и отдыха (п. 337).

Под передачей вождения или управления военной техникой понимается добровольная передача водителем права управления транспортным средством другому водителю, который приводит это транспортное средство в движение и управляет им. При этом лицу должно быть известно (или он должен предполагать), что человек, которому он передает управление военной техникой, находится в состоянии опьянения.

При расследовании уголовных дел данной категории следует также выяснять, с какой целью и при каких обстоятельствах военная техника передавалась другому лицу. Если она передана не для управления (например, для хранения в парке, но другое лицо самовольно на нем выезжает), ответственность по ст. 466 УК исключается.

Согласно ст. 48 Закона РК «О дорожном движении»³ должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается допускать к управлению транспортными средствами водителей в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического), ставящем под угрозу безопасность дорожного движения.

Допуском к вождению или управлению военной техникой лица в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения является противоправное действие (бездействие) должностных лиц, выраженное в любой форме (устной, письменной, молчаливого согласия), связанное с полным переходом управления военной техникой лицу, находящемуся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикоманического). При этом факт опьянения водителя для должностных лиц должен быть очевиден (например, командир части видит, что водитель находится в нетрезвом состоянии, но все равно допускает его к вождению). В таких случаях виновный в передаче вождения, управления или в допуске к вождению, управлению военной техникой, а также военнослужащий, непосредственно управлявший военной техникой в состоянии опьянения, отвечают по ч. 1 ст. 466 УК. Аналогичным образом квалифицируются действия должностных лиц, которые в нарушение действующих правил допустили к управлению транспортным средством лиц, от которых зависят по службе, кроме случаев, когда должностным лицом, находящимся при исполнении служеб-

ных обязанностей (например, непосредственным начальником) они были отстранены от вождения, управления военной техникой.

Правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 466 УК, относится к числу формальных составов. Оно окончено с момента вождения, управления военной техникой лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения; передачи такому лицу управления военной техникой; допуска такого лица к управлению военной техникой, совершенного должностным лицом.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. ч. 2, 3, 4, 5 ст. 466 УК, складывается из следующих признаков: а) действий, указанных в ч. 1 ст. 466 УК; б) последствий в виде причинения по неосторожности средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 2), тяжкого вреда здоровью (ч. 3), смерти человека (ч. 4), смерти двух или более лиц (ч. 5); в) причинной связи между деянием и наступившими вредными последствиями. Состав правонарушения — материальный и является оконченным с момента наступления указанных последствий.

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие *смерти* потерпевшего должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между деянием и наступившими вредными последствиями должна быть установлена **причинная связь**. При расследовании дел данной категории следует иметь в виду, что причинная связь между передачей лицу, находящемуся в состоянии опьянения, управления военной техникой, а равно допуском такого лица к управлению военной техникой и наступившими вредными последствиями носит опосредованный (через неправомерные действия водителя) характер. В связи с этим она должна устанавливаться только с теми последствиями, возможность наступления которых виновный предвидел, но самонадеянно рассчитывал их избежать, либо не предвидел, хотя должен был и мог предвидеть. Отсутствие такой связи исключает ответственность лица по ст. 466 УК.

Субъективная сторона правонарушения в ч. 1 ст. 466 УК предполагает умышленную форму вины в виде прямого умысла. Виновный сознает, что не имеет права управлять военной техникой в состоянии опьянения, однако берется за его вождение и желает это сделать.

Должностные лица осознают, что водитель находится в состоянии опьянения, но, тем не менее, желают и передают ему вождение или управление военной техникой, либо допускают такое лицо к вождению или управлению военной техникой.

Субъективная сторона деяний, предусмотренных ч. ч. 2, 3, 4, 5 ст. 466 УК, как это следует из уголовного закона, характеризуется только неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности.

Субъектом комментируемого правонарушения являются: а) военнослужащий, управлявший военной техникой в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения (водитель, пилот, штурман); б) лицо, передавшее вождение или управление военной техникой такому лицу (начальник колонны, старший машины, вахтенный офицер); в) должностное лицо, допустившее к вождению или управлению военной техникой такое лицо.

Признаки должностного лица указаны в п. 26 ст. 3 УК. В соответствии с нормативным постановлением Верховного Суда РК «О судебной практике по делам о воинских преступлениях» от 28 октября 2005 г.¹⁰⁸ к должностным лицам, являющимся субъектами воинских преступлений, относятся все воинские начальники, а также иные военнослужащие, которые, не являясь начальниками, занимают постоянно, временно или по специальному поручению командования, отданному устно, письменно либо по техническим каналам связи, должности, связанные с выполнением организационно-распорядительных или административно-хозяйственных обязанностей.

Перечни воинских должностных лиц содержатся в уставах внутренней, гарнизонной и караульной служб, в Дисциплинарном уставе и в других нормативных правовых актах (п. 22). Функции должностного лица могут выполнять, в частности, командир воинской части, командир военного корабля, заместитель командира части по вооружению, начальник технической службы, руководитель полетов и т. д.

Анализируемое правонарушение следует отличать от нарушения правил вождения или эксплуатации машин (ст. 463 УК), правил полетов или подготовки к ним (ст. 464 УК), правил кораблевождения (ст. 465 УК), управления воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, передачи управления такому лицу или допуска к управлению

¹⁰⁸ Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О судебной практике по делам о воинских преступлениях» от 28 октября 2005 г. № 6. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P05000006S_ (дата обращения: 26.12.2017).

воздушным, морским, речным или маломерным судном такого лица (ст. 358 УК).

Вождение боевой, специальной или транспортной машиной, управление военным летательным аппаратом, военным кораблем лицом, находящимся в состоянии опьянения, допуск такого лица к вождению или управлению военной техникой, ее передача для вождения или управления такому лицу являются частным случаем нарушения правил эксплуатации военной техники. Такое нарушение в случае наступления вредных последствий, указанных в законе, квалифицируется по соответствующей части ст. 466 УК.

Основными критериями, позволяющими отличать рассматриваемое правонарушение от деяния, предусмотренного ст. 358 УК, являются предмет и субъект правонарушения. Как уже было отмечено, деяние посягает на общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, военных кораблей и летательных аппаратов, оно совершается военнослужащим во время исполнения своих воинских обязанностей.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 446 УК, относится к уголовному проступку.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2, 3 ст. 466 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 466 УК, относится к преступлениям средней тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 5 ст. 466 УК, относится к тяжким преступлениям.

2.2 ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПОСЯГАЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Статья 345. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, троллейбусом, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до трехсот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до двухсот сорока часов, либо арестом на срок до семидесяти пяти суток, с лишением права занимать опреде-

ленные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, —

наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до пяти лет.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказывается лишением свободы на срок от пяти до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до семи лет.

Общественная опасность правонарушения состоит в том, что механический транспорт при несоблюдении правил дорожного движения или неправильной эксплуатации становится источником тяжелых и трагичных последствий. В Казахстане в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибает около 3 тыс. человек, а более 20 тыс. получает ранения. Рассматриваемая уголовно-правовая норма в силу типичности и широкой распространенности деяния применяется в судебной практике значительно чаще, чем все остальные нормы о транспортных правонарушениях, вместе взятые.

Непосредственным объектом правонарушения выступают общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения или эксплуатации механических автомобильных и городских рельсовых транспортных средств.

Безопасность движения включает в себя широкий круг общественных отношений, связанных с осуществлением нормальной безаварийной работы этих видов транспорта, безопасности жизни и здоровья людей, имущества, окружающей природной среды. Подтверждением сказанному является определение понятия «*безопасность дорожного движения*» в ст. 1 Закона РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ — это *состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от до-*

рожно-транспортных происшествий и их последствий, а также от негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения.

Дополнительным объектом правонарушения выступают отношения, обеспечивающие жизнь и здоровье граждан либо сохранность имущества.

Предметом правонарушения являются механические транспортные средства, приводимые в движение двигателем, из которых некоторые указаны непосредственно в диспозиции ч. 1 ст. 345 УК — это автомобиль, троллейбус, трамвай либо другие механические транспортные средства. В пункте 8 ст. 3 УК разъясняется, что под *другими механическими транспортными средствами* понимаются тракторы, мотоциклы и самоходные машины (экскаваторы, автокраны, грейдеры, катки).

Таким образом, предметом автотранспортного правонарушения являются все виды автомобилей (автобусы, легковые и грузовые автомашины), мототранспорт (мотоциклы, мотороллеры), электротранспорт (трамваи, троллейбусы), трактора и иные самоходные машины (скреперы, грейдеры, асфальтоукладчики, дорожные катки, экскаваторы, самодвижущиеся краны и т. д.).

Не являются предметом правонарушения мопеды, оборудованные двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см. и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час, велосипеды с подвесным двигателем, мокики, другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Использование механического транспортного средства включает его вождение и эксплуатацию, регламентируемые законами РК и Правилами дорожного движения¹⁰⁹. Под вождением следует понимать управление транспортным средством в процессе его движения. Согласно Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ эксплуатация механического транспортного средства — это стадия жизненного цикла механического транспортного средства, включающая его использование по назначению с момента его регистрации до момента утилизации.

Объективная сторона правонарушения характеризуется тремя обязательными признаками: а) нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; б) наличием предусмотренных в зако-

¹⁰⁹ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам» от 13 ноября 2014 г. № 1196. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400001196> (дата обращения: 26.12.2017).

не вредных последствий; в) причинной связью между нарушением указанных правил и наступившими вредными последствиями.

Диспозиция ст. 345 УК имеет бланкетный характер и за признаками правонарушения следует обратиться к Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ и Правилам дорожного движения¹⁰⁹ — основным нормативным актам, устанавливающим правовые основы и общие условия функционирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в Республике Казахстан, права и обязанности всех участников дорожного движения. Поэтому для привлечения к уголовной ответственности лица, управлявшего транспортным средством, в первую очередь следует установить, допущено ли водителем нарушение и какие конкретно пункты указанных правил были им нарушены.

В нормативном постановлении Верховного Суда РК «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г.¹¹⁰ прямо указывается, что «в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого, в обвинительном заключении (протоколе обвинения, протоколе упрощенного досудебного производства), приговоре (постановлении) суда должно содержаться указание о том, какие конкретно пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены виновным, а также должно быть раскрыто содержание этих нарушений».

Так, К. был осужден судом к четырем годам лишения свободы за то, что, управляя автомашиной ВАЗ, превысил скорость движения и, не справившись с управлением, сбил пешехода. Последний от полученных травм скончался на месте происшествия. Судебная коллегия по уголовным делам Карагандинской области, изучив дело, вернула его на дополнительное расследование, указав, что суд первой инстанции в приговоре только описал обстоятельства дорожно-транспортного происшествия и не указал, какие пункты Правил дорожного движения нарушены виновным и в чем это нарушение выразилось¹¹¹.

Анализируемое правонарушение может быть совершено путем действия или бездействия.

Нарушение правил дорожного движения может выражаться в превышении скорости, несоблюдении очередности проезда перекрестков, неподчи-

¹¹⁰ Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г. № 3. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P110000003S> (дата обращения: 26.12.2017).

¹¹¹ Архив суда Советского района г. Караганды, д. 1-250.

нении сигналам светофоров, выезде на встречную полосу движения, неправильном обгоне, управлении автомашиной в болезненном или утомленном состоянии, в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения и т. п.

Нарушением правил эксплуатации может быть управление технически неисправным транспортом, перевозка людей или грузов в необорудованной автомашине, перевозка негабаритных грузов, стоянка транспорта в ненадлежащем месте и др.

Нарушения правил технической эксплуатации транспорта при производстве ремонтных, погрузочно-разгрузочных, уборочных и других работ, даже если они были допущены во время движения автомашины, не могут квалифицироваться по ст. 345 УК, поскольку посягают на другие объекты — жизнь, здоровье человека, безопасные условия труда. В таких случаях виновный должен отвечать по статьям УК, предусматривающим ответственность за нарушение правил безопасности производства определенных работ, правил охраны труда, а в соответствующих случаях — за правонарушение против жизни и здоровья граждан. В этом отношении характерен следующий пример.

Г. на автомашине ЗИЛ подъехал к рабочим, производящим ремонт дороги, чтобы выгрузить щебень. При движении задним ходом он не убедился в безопасности маневра и смертельно травмировал рабочего. Органы следствия квалифицировали деяние как неосторожное причинение смерти. Суд, тщательно изучив обстоятельства дела, указал, что Г. в момент наезда на потерпевшего непосредственно к разгрузке щебня еще не приступал, поэтому его действия следует рассматривать как нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств¹¹².

Вывод суда о виновности лица может быть сделан только на основе тщательного исследования места дорожно-транспортного происшествия, погодных условий, времени, видимости, состояния дорожного покрытия, технического состояния транспортного средства, роли каждого участника дорожно-транспортного происшествия и других обстоятельств.

Состав правонарушения сформулирован как материальный, поэтому ответственность водителя возможна только в случае наступления вредных последствий, указанных в ст. 345 УК. При этом вред может быть причинен только третьим лицам, включая членов семьи и родственников виновного. Если же пострадал сам виновник аварии, то уголовная ответственность по рассматриваемой уголовно-правовой норме исключается.

¹¹² Архив суда Целиноградского района Акмолинской области, д. 1-160.

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие *смерти* потерпевшего должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

На практике возможна ситуация, когда рассматриваемым правонарушением вред различной степени тяжести одновременно причиняется нескольким потерпевшим. Согласно разъяснению нормативного постановления Верховного Суда РК «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г.¹¹⁰, такое деяние в целом надлежит квалификации по части ст. 345 УК, предусматривающей ответственность за наиболее тяжкое последствие. Деяния с различными вредными последствиями, когда они совершены одним лицом в разное время и не связаны между собой, должны квалифицироваться по совокупности правонарушений.

Причинная связь между неправомерными действиями водителей и наступившими последствиями обладает сложным, специфическим характером. Ее специфика заключается в том, что вредные последствия нередко являются результатом взаимодействия целого ряда причин и условий (большая часть объективно неблагоприятных), от субъекта не зависящих и ему не подвластных, но среди которых обязательно присутствует фактор в виде нарушения специальных правил, включающий не только противоправные действия водителей, но и неправильное поведение других участников дорожного движения, неисправность транспортного средства, сложные погодные условия и т. д. Вот почему установление причинной связи по делам данной категории на практике представляет определенную трудность.

Так, Ю. был осужден судом по ч. 2 ст. 296 УК к пяти годам лишения свободы за совершение правонарушения при следующих обстоятельствах: управляя автомашиной, он увидел женщину, стоящую на середине проезжей части. Полагая, что она его пропускает, Ю. продолжил движение. Когда расстояние сократилось до десяти метров, она неожиданно побежала. Во избежание наезда водитель резко затормозил, но наезда на пешехода избежать не удалось. От полученных травм женщина скончалась на месте происшествия.

Суд в приговоре указал, что Ю. нарушил п. 11.1. Правил дорожного движения. На приговор суда поступил протест заместителя председателя Верховного Суда РК, в котором предлагалось его отменить за отсутствием в

действиях Ю. состава преступления. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РК согласилась с протестом и отметила в определении, что водитель следовал с допустимой скоростью, соответствовавшей с интенсивностью движения, дорожным и метеорологическим условиям, а при возникновении опасности принял все зависящие от него меры для предотвращения наезда на пешехода. Причиной происшествия стали неправильные действия самой потерпевшей, переходившей дорогу в неположенном месте¹¹³.

Как следует из приведенного примера, причинная связь исключается, если нарушение правил не было допущено, а водитель не имел технической возможности совершить маневр во избежание наезда, или установлено, что аварийная ситуация возникла по вине других водителей или потерпевших. Если Ю. сбил бы женщину в результате превышения скорости, проезда на запрещающий сигнал и т. д., то отсутствие технической возможности предотвратить вредные последствия не имели бы юридического значения.

На развитие причинной связи нередко влияет состояние здоровья потерпевшего. Так, У., управляя автомашиной «Москвич», превысил скорость и допустил столкновение со встречным автомобилем. В результате пассажир К. от полученной травмы скончался в больнице. По заключению судебно-медицинской экспертизы смерть наступила от острой кровопотери на фоне тяжелого хронического заболевания — лейкоза с нарушением свертываемости крови и анемии. Легкий вред здоровью, причиненный К., сам по себе не мог повлечь наступления его смерти. Неверно оценив заключение экспертизы, органы следствия квалифицировали действия У. по ч. 2 ст. 296 УК. Суд, напротив, тщательно исследовав обстоятельства дорожно-транспортного происшествия и заключение судмедэксперта, указал на отсутствие причинной связи между действиями У. и смертью потерпевшего и оправдал водителя¹¹⁴.

Таким образом, факт нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наличие вреда еще не указывают на существование между ними причинной связи. Действия водителя могут рассматриваться в качестве непосредственной причины последствий лишь тогда, когда имеются необходимые связи, т. е. когда вредный результат явился закономерным следствием неправомерного поведения лица, при отсутствии которого он вообще не мог бы наступить. Если водитель своими неправомерными действиями создавал помехи движению, в результате чего другие

¹¹³ Архив суда Алатауского района г. Алматы, д. 1315.

¹¹⁴ Архив суда Алатауского района г. Алматы, д. 1-584.

участники движения вынужденно причинили вред третьим лицам (например, выехали на тротуар и сбили пешехода), действия второго водителя в этом случае расцениваются по правилам крайней необходимости (ст. 34 УК) либо невиновного причинения вреда (ст. 19 УК). Причинная связь также налицо, когда водитель не остановил свою автомашину, будучи ослепленным встречным транспортом, и совершил наезд на пешехода.

На практике все чаще встречаются случаи, когда вред потерпевшему причиняется совместными (но не согласованными) действиями различных участников движения. Причинная связь в таких деяниях носит опосредованный характер, вследствие чего ей не всегда дается правильная юридическая оценка.

Например, водитель Ш. в состоянии алкогольного опьянения на автомашине ВАЗ с пассажирами и со скоростью 80 км/час двигался по шоссе. Приближаясь к перекрестку, он увидел автомашину, выезжавшую на главную дорогу, но продолжил движение, полагая, что водитель этой автомашины С. уступит ему дорогу, как имеющему право преимущественного проезда. Но этого не произошло и в результате произошло столкновение автомашин, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью пассажирки С., а самому Ш. — причинение средней тяжести вреда здоровью. Автотехническая экспертиза заключила, что водители машин располагали технической возможностью предотвратить столкновение. Оба водителя были преданы суду. С. был осужден, а Ш. — оправдан. В приговоре суда было указано, что превышение скорости движения последним не находилось в причинной связи с наступившими последствиями¹¹⁵.

Такое решение суда ошибочно, т. к. нарушение правил дорожного движения не освобождало Ш. от обязанностей принять все возможные меры по предотвращению аварии и, согласно заключению эксперта, такой возможностью он располагал. В создавшейся дорожной обстановке состояние алкогольного опьянения, несомненно, помешало ему избежать столкновения.

Верховный Суд РК в нормативном постановлении от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»¹¹⁰ разъяснил нижестоящим судам, что при расследовании подобных случаев «следует выяснять, действия кого из них создали другим водителям препятствия или опасность для движения, имели ли последние техническую возможность и предприняли ли все меры к тому, чтобы избежать наезда или столкновения с другим транспортным средством или иным препятствием, оказавшимся на его пути, а также обращать вни-

¹¹⁵ Архив суда Советского района г. Алматы, д. 1-377.

мание на то, был ли соблюден водителем пункт 10.1 Правил дорожного движения, согласно которому он должен выбирать скорость движения, обеспечивающую ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства».

Если будет установлено, что наступившие вредные последствия явились результатом совместных действий нескольких лиц, то к лицам, управлявшим транспортным средством, применяется ст. 345 УК. К другим участникам дорожного движения (пешеходам, велосипедистам и др.) в этих случаях применяется ст. 351 УК (Нарушение действующих на транспорте правил).

Таким образом, причинную связь в правонарушении, предусмотренном ст. 345 УК, следует считать установленной, когда нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств предшествовало наступлению вредных последствий; было необходимым условием его наступления либо превратило такую возможность в действительность.

Поскольку Правила дорожного движения¹⁰⁹ действуют на всей территории Республики Казахстан и водители обязаны соблюдать их повсеместно, ответственность по ст. 345 УК наступает независимо от места, где было совершено преступление: на шоссе, проселочной дороге, во дворе, на территории предприятия, железнодорожном переезде.

Субъективная сторона рассматриваемого правонарушения характеризуется неосторожной формой вины, которая проявляется в двух ее видах: самонадеянности или небрежности. Такой вывод непосредственно вытекает из диспозиции ст. 345 УК.

Субъект самонадеянности предвидит возможность наступления общественно опасных последствий в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение. Этот расчет опирается, например, на большой стаж работы водителя, техническое состояние автомашины, знание участка дороги и уровня интенсивности движения по ней и т. п.

Субъект небрежности вообще не предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен и мог предвидеть эти последствия.

Установление вида неосторожности имеет значение для правильной квалификации содеянного, определения степени вины и, наконец, индивидуализации наказания, выбора соответствующих профилактических мер воздействия на осужденного. При самонадеянности следует выяснить, какие именно обстоятельства укрепляли уверенность лица в том, что вредные последствия не наступят. При небрежности — в силу чего субъект был обязан

предвидеть общественно опасные последствия, какие у него имелись основания их предвидеть.

В процессе квалификации анализируемого деяния определенную сложность представляет разграничение самонадеянности и косвенного умысла. В таких случаях следует обратиться к анализу объективной стороны конкретного правонарушения. Только характер действия (бездействия) может объективно свидетельствовать о помыслах виновного, его отношении к деянию и вредным последствиям.

Например, Ф. в состоянии опьянения двигался на тракторе по улице. Догнав двух пешеходов, он из хулиганских побуждений резко развернул трактор и прижал их к забору. В результате один из пешеходов попал под гусеницы и был раздавлен. Виновный был осужден за умышленное убийство^{94, 224}. В данном случае имеет место деяние, совершенное с косвенным умыслом, так как обстоятельства дела подтверждают, что Ф. сознавал общественную опасность своего действия, предвидел возможность смертельного исхода в отношении потерпевшего и сознательно допускал это.

Верховный Суд РК в п. 10 нормативного постановления «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г.¹¹⁰ разъяснил судам, что «если лицо умышленно использовало транспортное средство с целью убийства, причинения вреда здоровью либо уничтожения или повреждения чужого имущества, содеянное следует квалифицировать по статьям о преступлениях против личности либо против собственности».

Субъектом анализируемого правонарушения может быть любое физическое вменяемое лицо, достигшее 16 лет, управляющее механическим автомобильным или городским рельсовым транспортным средством. При этом не имеет значения, управлял ли он собственным транспортным средством или принадлежащим государственной, общественной или иной организации, наличие или отсутствие у него права управления автомашиной.

Не могут быть субъектами деяния военнослужащие или военнообязанные во время прохождения учебных сборов. Такие лица отвечают по ст. 463 УК (Нарушение правил вождения машин), так как посягают на установленный порядок несения воинской службы. В то же время случаи нарушения военнослужащими или военнообязанными правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие вредные последствия при движении на боевой машине по населенному пункту, надлежит квалифицировать по ст. 345 УК.

В судебной практике нередко возникают трудности при квалификации действий водителя-наставника и стажера. По общему правилу, за аварию,

совершенную учеником во время практической езды на автомобиле с двойным управлением, ответственность в полном объеме несет инструктор. Но если правонарушение совершено путем сознательного игнорирования учеником указаний инструктора и грубого нарушения им специальных правил, ответственность по ст. 345 УК несет ученик.

Разграничение ответственности водителей-наставников и стажеров решается несколько иначе. Сложность заключается в том, что стажер уже обладает определенными навыками практического вождения, а водители-наставники специально назначены для их подготовки к самостоятельной езде. При такой форме наставничества стажер и наставник несут равную ответственность за безопасность движения, поэтому определить пределы ответственности каждого из них бывает крайне затруднительно.

Так, Е., стажирясь под руководством наставника Г., управлял троллейбусом. Подъезжая к остановке, он не обеспечил безопасный боковой интервал со следующим в попутном направлении автобусом и, избегая столкновения, выехал на тротуар. В результате был сбит пешеход П., который от полученных травм скончался на месте происшествия. Органы следствия прекратили уголовное преследование в отношении наставника за отсутствием в его действиях состава преступления, указав, что управляемый стажером троллейбус не был оборудован двойным управлением и потому Г. не мог ничего предпринять для предотвращения наезда на пешехода. Суд Бостандыкского района г. Алматы согласился с таким выводом и осудил стажера Е. по ч. 2 ст. 296 УК к трем годам лишения свободы¹¹⁶.

Вина Е. не вызывает сомнений: допущенное им грубое нарушение правил дорожного движения в итоге привело к смерти пешехода. Вместе с тем, для определения степени вины водителя-наставника недостаточно установления факта наличия или отсутствия двойного управления на автотранспорте.

Стажер уже имеет определенные навыки практической езды, а наставник лишь помогает ему их закрепить. Правоохранительным органам следует установить пункты правил дорожного движения, которые водитель-наставник был обязан помочь стажеру усвоить, так как наставник, как правило, несет ответственность в случаях, когда стажером нарушены те конкретные пункты правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, для усвоения и соблюдения которых он к нему прикреплен.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ст. 345 УК, следует отличать от иных смежных транспортных правонарушений — нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта (ст. 344 УК), управления транспорт-

¹¹⁶ Архив суда Бостандыкского района г. Алматы, д. 1-425.

ным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК), нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 351 УК).

Отличия заключаются в предмете и субъекте уголовных правонарушений. Если предметом деяния, указанного в ст. 344 УК, является железнодорожный, воздушный, морской или речной транспорт, а его субъектом — лицо, которое в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязано соблюдать правила безопасности или эксплуатации указанных видов транспорта, то предметом деяния, указанного в ст. 345 УК, выступает автомобильный и городской рельсовый транспорт, а его субъектом — лица, управляющие этим видом транспорта.

Водитель, ранее лишенный права управления транспортными средствами за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, допущенное им в состоянии опьянения, в случае наступления вредных последствий в виде тяжкого или средней тяжести вреда здоровью, смерти человека или двух или более лиц, отвечает по ст. 346 УК. Если нарушение правил дорожного движения, повлекшее указанные последствия, допущено в состоянии опьянения лицом, не лишенным ранее права управления транспортными средствами, ответственность наступает по соответствующей части ст. 345 УК.

Субъектом уголовного правонарушения, указанного в ст. 351 УК, могут быть только пассажиры, пешеходы и др.

Анализируемое уголовное правонарушение может быть сопряжено с неправомерным завладением автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угоном) (ст. 200 УК). В этом случае действия лица, совершившего угон и затем нарушившего правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие вредные последствия, квалифицируются по совокупности ст. ст. 200 и 345 УК.

Правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 345 УК, относится к уголовному проступку.

Правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 345 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 345 УК, относится к преступлениям средней тяжести.

Статья 346. Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица

1. Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, либо передача такому лицу управления транспортным средством, а равно допуск такого лица к управлению транспортным средством, совершенный должностным лицом или собственником либо владельцем транспортного средства, —

наказываются штрафом в размере до пятисот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до трехсот часов, либо арестом на срок до девяноста суток, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью сроком на три года.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере до одной тысячи месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью сроком на пять лет.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере до трех тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до пяти лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью сроком на шесть лет.

4. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть человека, —

наказываются лишением свободы на срок от пяти до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью сроком на семь лет.

5. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказываются лишением свободы на срок от семи до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью сроком на десять лет.

Общественная опасность комментируемого деяния обусловлена тем, что у водителей, находящихся в состоянии опьянения, резко снижается реакция, нарушается координация движения, теряется способность правильно оценивать дорожную обстановку и выбирать верное решение в складывающейся ситуации, что приводит к ошибкам при управлении транспортным средством и, в итоге, к дорожно-транспортным происшествиям с тяжелыми последствиями.

Установлено, что у водителя с содержанием 0,5 г алкоголя в литре крови (0,5 промилле) шанс совершить дорожно-транспортное происшествие со смертельным исходом возрастает в два раза. В Казахстане в нетрезвом состоянии совершается в среднем около 30 % автотранспортных правонарушений, которые имеют более тяжкие последствия, чем ДТП, совершенные трезвыми водителями. С учетом этих обстоятельств законодатель выделил данную разновидность нарушения правил эксплуатации транспортных средств в отдельный состав правонарушения.

Непосредственным объектом деяния являются общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации автомобильных и городских рельсовых транспортных средств. **Дополнительным объектом** деяния выступают жизнь и здоровье людей, а также отношения собственности.

Предметом правонарушения являются транспортные средства, указанные в ст. 3 и ст. 345 УК.

Объективная сторона правонарушения заключается в следующих действиях (бездействии): а) управлении транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения; б) передаче такому лицу управления транспортным средством; в) допуске такого лица к управлению транспортным средством, совершенном должностным лицом или собственником либо владельцем транспортного средства.

В соответствии с п. 2 ч. 4 ст. 54 Закона РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикоманического), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание; в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения. В случае нарушения данного запрета он может быть лишен права управления транспортным средством на определенный срок.

Под управлением транспортным средством в состоянии опьянения понимается осуществление водителем, находящимся внутри механического транспортного средства, действий, в результате которых транспортное средство начало перемещаться с места стоянки или остановки, вне зависимости от расстояния перемещения.

Управление начинается непосредственно с момента движения транспортного средства. Такие подготовительные действия, как включение зажигания, запуск двигателя, а также перемещение вручную транспортного средства, нахождение в кабине стоящего автомобиля, выполнение работы непосредственно возле транспортного средства (заправка горючим, осуществление ремонта и т. д.) управлением транспортным средством не являются.

Ответственность по ст. 346 УК наступает в случаях, когда водитель ранее был лишен судом права управления транспортным средством и на момент совершения деяния находился в состоянии алкогольного или наркотического либо токсикоманического опьянения, вызванном употреблением различных одурманивающих веществ.

Согласно Правилам направления для освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов от 4 июня 2003 г.¹⁰⁴ нарушение водителями, судоводителями установленных требований нормативных правовых актов, регулирующих порядок движения транспортных средств, маломерных судов, и действия которых пресечены должностными лицами при осуществлении надзора за безопасностью движения, если при этом ими выявлены у водителей, судоводителей признаки опьянения, а также заявления, сообщения об употреблении водителями, судоводителями алкоголя или психоактивных веществ, их признание в употреблении алкоголя или психоактивных веществ являются достаточными основаниями направления их для освидетельствования на состояние опьянения (п. 4).

Состояние опьянения лица, управлявшего на момент совершения правонарушения транспортным средством, устанавливается исключительно должностными лицами, уполномоченными на это законодательством Республики Казахстан, непосредственно на месте совершения правонарушения и/или в медицинских организациях с применением специальных приборов и средств, в соответствии с Инструкцией по проведению медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 11 июня 2003 г.¹⁰⁵

Согласно п. 2 Инструкции опьянением называется состояние, возникающее вследствие острой интоксикации психоактивными веществами и характеризующееся комплексом психических, поведенческих, вегетативных и со-

матоневрологических расстройств. Опьянение может быть алкогольным, наркотическим и токсикоманическим.

Следует подчеркнуть, что состав рассматриваемого деяния охватывает любую степень опьянения, тем более что ни уголовно-правовой запрет, ни судебная практика не дают никаких оснований для столь узкой интерпретации термина «опьянение». Иначе судебно-следственная практика столкнулась бы с многочисленными трудностями при решении вопроса о наличии или отсутствии у виновного уголовно-наказуемой степени опьянения. Поэтому достаточно установить факт опьянения лица, управлявшего транспортным средством.

Таким образом, факт противоправного управления транспортным средством в состоянии опьянения имеет место, если виновный: а) управлял транспортным средством; б) ранее был лишен права управления транспортным средством; в) на момент управления транспортным средством находился в состоянии опьянения. Отсутствие хотя бы одного из указанных признаков исключает ответственность по ст. 346 УК.

Уголовный закон в качестве обязательного условия уголовной ответственности должностного лица, собственника или владельца транспортного средства за бездействие называет его юридическую обязанность действовать определенным образом. В соответствии с п. 7 ч. 4 ст. 54 Закона РК «О дорожном движении»³ водителю запрещается передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии.

Под передачей управления транспортным средством понимается добровольная передача водителем права управления транспортным средством другому водителю, который приводит это транспортное средство в движение и управляет им. При этом лицу должно быть известно (или он должен предполагать), что человек, которому он передает управление транспортным средством, находится в состоянии опьянения.

К примеру, гражданин Г., находясь в состоянии опьянения, передал управление своим мотоциклом гражданину Д., который вместе с Г. употреблял спиртные напитки. На повороте дороги Д. не справился с управлением, мотоцикл перевернулся, при этом сбив пешехода К., который получил тяжелую травму. В данном случае Г. передал управление транспортным средством Д. по просьбе последнего, что является неправомерным допуском. Следовательно, вместе с гражданином Д. ответственность за передачу управления понесет и гражданин Г.

При расследовании уголовных дел данной категории следует также выяснять, с какой целью и при каких обстоятельствах транспортное средство

передавалось другому лицу. Если оно передано должностным лицом, собственником или владельцем лицу, находящемуся в состоянии опьянения, не для управления (например, для хранения, но последний самовольно на нем выезжает), ответственность такого лица по ст. 346 УК исключается.

Согласно ст. 48 Закона РК «О дорожном движении»³ должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается допускать к управлению транспортными средствами водителей в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического), ставящем под угрозу безопасность дорожного движения.

Под допуском к управлению транспортным средством лица в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения понимаются противоправное действие (бездействие) должностных лиц, собственника или владельца транспортного средства, выраженное в любой форме (устной, письменной, молчаливого согласия), связанное с полным переходом управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикоманического). При этом факт опьянения водителя для должностных лиц, собственника или владельца транспортного средства должен быть очевиден (например, начальник автопарка видит, что водитель автобуса находится в нетрезвом состоянии, но все равно выпускает его в рейс). В таких случаях виновный в передаче управления или в допуске к управлению транспортным средством, а также лицо, фактически управлявшее транспортным средством в состоянии опьянения, отвечают по ч. 1 ст. 346 УК.

Аналогичным образом квалифицируются действия должностных лиц, собственников или владельцев, в нарушение действующих правил допустивших к управлению транспортным средством лиц, от которых зависят по службе, кроме случаев, когда должностным лицом, находящимся при исполнении служебных обязанностей (непосредственный начальник, сотрудник дорожной полиции и др.), они были отстранены от управления или распоряжения транспортным средством.

Правонарушение, предусмотренное ст. 346 УК, относится к числу формально-материальных составов. Деяние, предусмотренное в ч. 1 статьи, окончено с момента управления транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения; передачи такому лицу управления транспортным средством; допуска такого лица к управлению транспортным средством, совершенного должностным лицом или собственником либо владельцем транспортного средства.

Общественная опасность данного правонарушения возрастает, если указанные действия (бездействие) повлекли причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 2), тяжкого вреда здоровью (ч. 3), смерти человека (ч. 4), смерти двух или более лиц (ч. 5). В этом случае анализируемое деяние окончено с момента наступления указанных вредных последствий.

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие смерти потерпевшего должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между деянием и наступившими вредными последствиями должна быть установлена *причинная связь*. При расследовании дел данной категории следует иметь в виду, что причинная связь между передачей лицу, находящемуся в состоянии опьянения, управления транспортным средством, а равно допуском такого лица к управлению транспортным средством и наступившими вредными последствиями носит опосредованный (через неправомерные действия водителя) характер. В связи с этим она должна устанавливаться только с теми последствиями, возможность наступления которых виновный предвидел, но самонадеянно рассчитывал избежать, либо не предвидел, хотя должен был и мог предвидеть. Отсутствие такой связи исключает ответственность лица по ст. 346 УК.

Субъективная сторона рассматриваемого правонарушения неоднородна. В части 1 ст. 346 УК предполагается умышленная форма вины в виде прямого умысла. Виновный сознает, что не имеет права управлять транспортным средством, но будучи в состоянии опьянения садится за его управление и желает им управлять.

Должностные лица, собственник либо владелец транспортного средства осознают, что водитель находится в состоянии опьянения, но желают передать ему управление транспортным средством, либо допустить к управлению транспортным средством.

Субъективная сторона квалифицированных и особо квалифицированных признаков деяния, предусмотренного ст. 346 УК, характеризуется только неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности.

Субъектом комментируемого правонарушения являются физические вменяемые лица, достигшие 16 лет, а) лишенные права управления транспортными средствами и управлявшие транспортным средством в состоянии алко-

гольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения; б) должностные лица, собственники или владельцы транспортного средства.

Признаки должностного лица указаны в п. 26 ст. 3 УК. Применительно к рассматриваемому правонарушению функции должностного лица выполняют начальники автопредприятий, гаражей, их заместители, главные инженеры, главные механики и т. д.

Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ владельцем транспортного средства признает собственника транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства). Ими могут быть юридические лица и индивидуальные предприниматели, а также владельцы индивидуального транспортного средства.

Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее им в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства (п. 29 закона).

Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, повлекшее указанные в норме вредные последствия, следует отличать от нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортными средствами, повлекшего аналогичные последствия (ст. 345 УК).

Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии опьянения, является видом нарушения правил эксплуатации транспортных средств, специально выделенным в отдельную статью УК. Поэтому нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств водителем, ранее лишенным права управления транспортными средствами, совершенное им в состоянии опьянения, в случае наступления вредных последствий квалифицируется по ст. 346 УК.

Случаи управления транспортным средством лицом в состоянии опьянения, но не лишенным ранее права управления транспортными средствами, повлекшие вредные последствия, влекут ответственность по соответствующей части ст. 345 УК с применением п. 12 ст. 54 УК.

Правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 346 УК, относится к уголовному проступку.

Правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 346 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Правонарушения, предусмотренные ч. ч. 4 и 5 ст. 346 УК, относятся к преступлениям средней тяжести.

Статья 347. Оставление места дорожно-транспортного происшествия

Оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления тяжких последствий, предусмотренных статьями 345, 346 настоящего Кодекса, —

наказывается штрафом в размере до одной тысячи месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Примечание. Лицо, оставившее место дорожно-транспортного происшествия в связи с оказанием помощи пострадавшим, освобождается от уголовной ответственности по настоящей статье.

Общественная опасность данного правонарушения заключается в том, что потерпевшим в дорожно-транспортных происшествиях, находящимся в опасном для жизни состоянии и лишенным возможности принять меры к самосохранению, водитель не оказывает необходимую помощь. В результате тяжесть вредных последствий увеличивается, чем создается реальная угроза причинения гораздо большего вреда их жизни и здоровью. Кроме того, водители, скрываясь с места происшествия, как правило, превышают дозволённую скорость движения, грубо нарушают иные правила дорожного движения, чем создают аварийные ситуации, нередко завершающиеся новым дорожно-транспортным происшествием.

В Уголовном кодексе РК 1997 г. подобные действия подпадали под признаки статьи, предусматривающей ответственность за оставление в опасности. Ввиду острой необходимости предупреждения таких случаев, уменьшения тяжести вредных последствий законодатель счёл возможным выделить данное правонарушение в самостоятельный состав.

Непосредственным объектом деяния выступают общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации автотранспортных средств, *дополнительным объектом* — жизнь и здоровье потерпевших.

Предметом правонарушения являются механические транспортные средства, указанные в п. 8 ст. 3 и ст. 345 УК. Потерпевшими выступают водители, пешеходы, велосипедисты и другие участники дорожного движения.

Объективная сторона правонарушения заключается в оставлении водителем места дорожно-транспортного происшествия при наличии у него возможности оказания помощи потерпевшему; наступлении вредных последствий, указанных в ст. 345 УК; причинной связи между оставлением места транспортного происшествия и последствиями.

Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ определяет дорожно-транспортное происшествие как событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб (п. 24) ст. 1 Закона).

Водитель, причастный к дорожно-транспортному происшествию, согласно п. 8 ч. 3 ст. 54 указанного закона обязан:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь), не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

- незамедлительно сообщить о случившемся в ближайший орган внутренних дел, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудника органов внутренних дел;

- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно;

- при необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следов и предметов, относящихся к происшествию, принять все возможные меры к их сохранению и обеспечить объезд места происшествия.

Если водитель вопреки требованиям приведенного пункта правил самовольно уехал либо ушел с места происшествия, то его действия следует расценивать как оставление места дорожно-транспортного происшествия.

В случае наступления последствий, указанных в ст. ст. 345, 346 УК, действия водителя, виновного в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и оставившего место дорожно-транспортного происшествия, в соответствии с разъяснением Верховного Суда РК в нормативном постановлении от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных

средств»¹¹⁰ надлежит квалифицировать по совокупности правонарушений, предусмотренных ст. ст. 345 и 347 УК. При этом ответственность по ст. 347 УК наступает независимо от характера наступивших последствий (средней тяжести или тяжкий вред здоровью, смерть потерпевшего) и осознания их виновным, за исключением случаев, указанных в примечании к ст. 347 УК.

Таким образом, при решении вопроса об ответственности водителя по ст. 347 УК следует установить, что: а) дорожно-транспортное происшествие стало результатом нарушенных им правил дорожного движения или безопасности транспортных средств; б) водитель самовольно оставил место дорожно-транспортного происшествия; в) наступили вредные последствия, указанные в ст. ст. 345, 346 УК.

В то же время Верховный Суд РК подчеркнул, что вина водителя исключается, если он покинул место ДТП для доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение либо сообщить о случившемся в органы полиции, вызова дополнительной помощи при невозможности оказать помощь пострадавшему своими силами на месте дорожно-транспортного происшествия (п. 11). Об этом прямо говорится и в примечании к ст. 347 УК.

В этой связи правильная юридическая оценка поведения водителя зависит от тщательного исследования целого ряда факторов, побудивших его оставить место ДТП. Так, Б., следуя на автомашине ВАЗ-2103, совершил наезд на пешехода Р., причинив тяжкий вред его здоровью, после чего скрылся с места происшествия. Однако суд прекратил в отношении водителя уголовное преследование по ст. 297 УК, указав в приговоре, что потерпевшему медицинскую помощь оказали другие люди¹¹⁷. Однако смысл уголовно-правового запрета оставлять место дорожно-транспортного происшествия в ст. 347 УК как раз и заключается в том, чтобы водитель оказал необходимую медицинскую помощь пострадавшим в аварии, поэтому оставление водителем потерпевшего в опасности в местах, где потерпевшему могла быть оказана помощь другими лицами, не исключает его ответственности по ст. 347 УК.

Правонарушение имеет материальный состав и считается оконченным с момента наступления указанных в ст. ст. 345, 346 УК вредных последствий, являющихся условием уголовной ответственности виновного.

В судебной практике спорным является вопрос о том, может ли применяться ст. 347 УК в случаях, когда потерпевший погиб на месте ДТП в момент совершения правонарушения и этот факт для водителя очевиден. Считаем, что в этом случае в действиях виновного состав данного деяния от-

¹¹⁷ Архив суда Калининского района г. Алматы, д. 1-976.

сутствует, так как объективной необходимости в оказании медицинской или иной помощи потерпевшему, как того требуют правила дорожного движения, не существует.

На это обстоятельство обращает внимание нижестоящих судов и Верховный Суд РК в нормативном постановлении от 25 декабря 2006 г. «О внесении изменений и дополнений в некоторые постановления Пленума и нормативные постановления Верховного Суда Республики Казахстан»¹¹⁸, в котором указано, что «если причиненный при дорожно-транспортном происшествии вред здоровью заведомо для виновного не создавал опасности для жизни или здоровья потерпевших либо когда потерпевший сразу погиб на месте ДТП, то в действиях водителя, оставившего место дорожно-транспортного происшествия, отсутствует состав оставления в опасности».

Если потерпевший пострадал по своей вине или по вине других участников дорожного движения, но водитель оставил его без помощи (например, сбил внезапно появившегося перед его автомашиной пешехода и уехал), то содеянное при надлежащих условиях следует квалифицировать по ст. 119 УК (Оставление в опасности). Аналогичным образом следует оценивать случаи, когда водитель не скрывается с места дорожно-транспортного происшествия, но и не предпринимает мер к оказанию помощи пострадавшим.

Причинная связь между оставлением места дорожно-транспортного происшествия и вредными последствиями является обязательным признаком объективной стороны правонарушения, предусмотренного ст. 347 УК. Для правильной квалификации деяния важно установить, что причиненный вред здоровью потерпевшего или его смерть явились прямым следствием оставления места ДТП, а не действия других факторов (например, ошибок врачей при оказании медицинской помощи). Если причиной вреда является непосредственно нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, то содеянное следует квалифицировать по ст. 345 УК.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется умышленной формой вины в виде прямого умысла: виновный сознает, что покидает место дорожно-транспортного происшествия и желает действовать таким образом. К вредным последствиям относится вина только неосторожная в виде самонадеянности (например, если водитель уезжает с места ДТП, рассчитывая на то, что потерпевшему медицинскую помощь окажут иные лица).

¹¹⁸ Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые постановления Пленума и нормативные постановления Верховного Суда Республики Казахстан» от 25 декабря 2006 г. № 12. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P06000012S_ (дата обращения: 27.12.2017).

Вина лица в совершении деяния, предусмотренного ст. 346 УК, исключается, если он не осознавал факта совершения ДТП и необходимости оказать помощь пострадавшему (например, при движении задним ходом не заметил наезда на человека и уехал).

Субъектом анализируемого правонарушения может быть физическое вменяемое лицо, достигшее 16 летнего возраста, управляющее автомобильным или городским рельсовым транспортным средством.

Уголовное правонарушение относится к преступлениям небольшой тяжести.

Статья 463. Нарушение правил вождения или эксплуатации машин

1. Нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до трехсот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо арестом на срок до семидесяти пяти суток, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до трех тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, —

наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до пяти лет.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказывается лишением свободы на срок от пяти до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до десяти лет.

Общественная опасность правонарушения заключается в том, что нарушение указанных правил влечет гибель людей, расстройство здоровья, уничтожение или повреждение боевой техники, срыв военных учений и т. д. Так, в сентябре 2015 г. во время военных учений в Каспийском море

затонуло четыре бронетранспортера БТР-80, погибло четыре военнослужащих.

Непосредственным объектом правонарушения являются общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации военных машин.

В диспозиции ст. 463 УК в качестве **предмета** правонарушения указывается боевая, специальная или транспортная машина.

Боевой машиной признается военная техника для передвижения войск, ведения боевых действий, оборудованная вооружением для поражения живой силы и техники противника, разрушения оборонительных укреплений (боевые машины пехоты или десанта, танки, бронетранспортеры, самоходные артиллерийские и ракетные установки, огнеметные системы и т. д.).

Под **специальными машинами** понимается механическое сухопутное транспортное средство для выполнения специальных задач (бульдозеры, тягачи, траншекопатели, передвижные ремонтные мастерские и т. д.) или с установленным специальным оборудованием (радиолокаторами, радиостанциями, лабораториями, громкоговорящими устройствами и т. д.).

Транспортными признаются военные машины для перевозки личного состава, военного имущества, вооружения, боеприпасов, а также выполнения повседневных хозяйственных нужд армии.

Таким образом, принадлежность механического транспортного средства к военному ведомству является важным критерием отграничения рассматриваемого деяния от нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими ими (ст. 345 УК).

В нормативном постановлении Верховного Суда РК от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»¹¹⁰ прямо подчеркивается, что нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины Вооруженных Сил Республики Казахстан лицом, на которое распространяется статус военнослужащего, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо его смерть, подлежит квалификации по соответствующей части ст. 463 УК. В случае нарушения правил дорожного движения при управлении иными транспортными средствами или при их эксплуатации военнослужащий несет ответственность по соответствующей части ст. 345 УК (п. 5).

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ст. 463 УК, характеризуется наличием трех обязательных признаков: а) деяния в виде нарушения правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины; б) последствий в виде причинения средней тяжести

вреда здоровью человека (ч. 1), тяжкого вреда здоровью человека (ч. 2), смерти (ч. 3), смерти двух или более лиц (ч. 4); причинной связи между совершенным деянием и наступившими вредными последствиями.

Диспозиция ст. 463 УК носит бланкетный характер и за признаками правонарушения следует обратиться, прежде всего, к единым для всех Закону Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ и Правилам дорожного движения¹⁰⁹, так как передвижение военной техники осуществляется, как правило, по дорогам общего пользования.

Правила вождения или эксплуатации военных транспортных средств регламентируются также воинскими уставами, приказами, инструкциями и наставлениями. Например, Устав внутренней службы Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Республики Казахстан от 5 июля 2007 г.¹⁰⁷ обязывает при перевозке личного состава на автомобилях для обеспечения соблюдения дисциплины и мер безопасности назначать старшего кузова; старшему машины категорически запрещает брать управление машиной на себя или принуждать водителя передавать кому бы то ни было управление машиной (п. 337); проверять состояние машин, выпускаемых из парка, и допускать к эксплуатации только технически исправные машины, делая отметку об этом в путевом листе и т. д. (п. 156).

В уголовном деле должны быть указаны конкретно пункты правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, нарушенные виновным, а также раскрыто содержание этих нарушений. Нарушением правил вождения может быть превышение скорости движения, обгон в запрещенных местах, неподчинение сигналам регулировщика, несоблюдение интервала или дистанции в колонне и т. д.

Нарушение правил эксплуатации может выражаться в перевозке личного состава в необорудованных для этих целей военных машинах, незакрепленного груза; даче старшим машины команды, принуждающей водителя нарушать правила дорожного движения; допуске к управлению лиц в утомленном или болезненном состоянии; выпуске в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства и т. п.

Анализируемое правонарушение относится к материальным составам и потому признается оконченным с момента наступления указанных в уголовном законе вредных последствий.

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие *смерти* потерпевшего или потерпевших должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между допущенным нарушением правил вождения и эксплуатации военных машин и наступившими вредными последствиями должна быть установлена **причинная связь**. Она устанавливается так же, как и при расследовании уголовных дел о нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими ими (ст. 345 УК). В случае отсутствия такой связи ответственность лица по рассматриваемой статье УК исключается.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности. Виновный сознает, что нарушает правила вождения или эксплуатации военных машин, предвидит возможные вредные последствия своих действий, но легкомысленно рассчитывает на то, что они не наступят, либо не предвидит вредные последствия, хотя должен был и мог их предвидеть.

Если лицо использует боевую, специальную машину для умышленного причинения вреда (смерти, увечья, уничтожения имущества), то оно подлежит ответственности за соответствующее правонарушение против личности.

Субъект анализируемого правонарушения специальный. Согласно п. 6 ст. 3 УК — это военнослужащие, проходящие воинскую службу по призыву либо по контракту в Вооруженных Силах Республики Казахстан, других войсках и воинских формированиях Республики Казахстан, а также граждане, пребывающие в запасе, во время прохождения ими сборов, непосредственно управлявшие военной машиной либо ответственные за ее безопасную эксплуатацию.

Кроме водителей, субъектами нарушения правил эксплуатации выступают военнослужащие, на которых возложены обязанности по эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины в процессе их движения, допуску к управлению этими транспортными средствами лиц, а также ремонту, выпуску в эксплуатацию технически исправных военных машин (дежурный по парку, заместитель командира части по вооружению (технической части), старший техник роты, начальник автомобильной (бронетанковой) службы бригады, врачебный персонал, осуществляющий медицинский контроль, и т. п.

Нарушение правил вождения или эксплуатации военных машин, допущенное иным лицом (например, вольнонаемным), подлежит квалификации по ст. 345 УК.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 463 УК, относится к уголовному проступку.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 463 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 463 УК, относится к преступлениям средней тяжести.

2.3 ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПОСЯГАЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНУЮ РАБОТУ ТРАНСПОРТА

Статья 348. Недоброкачественный ремонт транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, либо невыполнение должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, требований установленных правил обеспечения безопасности дорожного движения, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере до пятисот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до трехсот часов, либо арестом на срок до девяноста суток.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть человека, —

наказываются лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

4. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказываются лишением свободы на срок от четырех до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до пяти лет.

Согласно ст. 15 Закона Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г.² транспортные средства должны соответствовать требованиям по энергоэффективности, безопасности жизни и здоровья человека, окружающей среды, установленным техническими регламентами в сфере транспорта, иметь документ в сфере подтверждения соответствия, а также быть зарегистрированными в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан. Любые отклонения от данного нормативного требования влекут за собой негативные последствия.

Общественная опасность рассматриваемого деяния заключается в том, что сам факт недоброкачественного ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, выпуска в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств угрожают безопасности движения транспортных средств, создают реальную опасность для жизни и здоровья граждан, причинения материального, экологического и иного ущерба.

Непосредственным объектом правонарушения являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения или эксплуатации конкретных видов механических транспортных средств, о которых идет речь в ст. ст. 344 и 345 УК.

К **предмету** рассматриваемого деяния законодатель относит все виды железнодорожного, воздушного, морского и речного, автомобильного и городского рельсового транспорта, а также пути сообщения, средства связи и сигнализации, иное транспортное оборудование.

Признаки железнодорожного, воздушного, морского и речного, автомобильного и городского электротранспорта совпадают с признаками транспорта, указанного в ст. ст. 3, 344, 345 УК.

Под **путями сообщения** понимаются:

- на железнодорожном транспорте, согласно Закону РК «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 г.⁴, — объекты недвижимого имущества (магистральные, станционные, подъездные пути), по которым осуществляется перемещение подвижного состава. К ним относятся обычные, узкоколейные, детские железные дороги, автономные подъездные пути предприятий, рудников, шахт и т. д.;

- на морском и речном транспорте, согласно Закону РК «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.⁶, — естественные или искусственно созданные пути, возможные для использования в целях судоходства. Это от-

крытые участки океана или моря, проливы, каналы, судоходные и сплавные реки, озера;

- на воздушном транспорте, согласно Закону РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 г.⁵, — воздушное пространство в виде трассы (коридора), предназначенное для полета воздушных судов и оборудованное аэронавигационными устройствами, необходимое для безопасного взлета и посадки наземное оборудование (взлетно-посадочные полосы аэродромов);

- на автомобильном и городском рельсовом транспорте, согласно Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³, — дорога — вся полоса отвода земли либо поверхность искусственного сооружения, обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

К средствам сигнализации относятся следующие устройства:

- на железнодорожном транспорте, согласно Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте от 18 апреля 2011 г.⁸³, — светофоры, диски, щиты, фонари, флаги, сигнальные указатели и сигнальные знаки, свистки, пелтарды, сирены, гудки, автоблокировка, автоматическая локомотивная сигнализация и др.;

- на морском и речном транспорте, согласно Правилам технической эксплуатации и безопасности обслуживания средств радиосвязи и электронавигации на судах водного транспорта РК от 30 июля 1996 г.⁹¹, — маяки, буи, створы, навигационные знаки и приборы;

- на воздушном транспорте, согласно Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения от 16 мая 2011 г.⁸⁶, — радиомаячные системы, светосигнальное оборудование аэропортов, аэронавигационные приборы и др.;

- на автомобильном и городском электротранспорте, в соответствии с Правилами дорожного движения РК¹⁰⁹, — светофоры, дорожные знаки, средства для подачи аварийных сигналов и т. д.

Средствами связи являются технические устройства для передачи и приема текстовой информации — аппараты и приборы телефонной, телеграфной, факсимильной, теле- и радиосвязи (радио, рация, телетайп, телеграф, радар, бортовые ответчики и т. п.).

К иному транспортному оборудованию относятся специальные сооружения, обеспечивающие безопасное движение транспорта:

- на железнодорожном транспорте — мосты, туннели, виадуки, перроны, устройства для погрузки и выгрузки багажа и грузов, обеспечения электроэнергией электропоездов, освещения, водоснабжения и т. п.;

- на морском и речном транспорте — шлюзы, причалы, причальные приспособления, дамбы, дебаркадеры и т. д.;

- на воздушном транспорте — сооружения и устройства, обеспечивающие заправку воздушных судов топливом, ангары, ремонтные помещения и т. п.;

- на автомобильном транспорте — мосты, эстакады, разделительные ограждения проезжей части дорог, автобусные остановки, павильоны, площадки для кратковременной остановки автомобилей, устройства для технического осмотра автомобилей, пункты обслуживания и охраны мостов, устройства технологической и аварийно-вызывной связи и т. д.

Сооружения и устройства, не обеспечивающие безопасность движения транспорта (административные здания, помещения вокзалов, складов и др.), к предмету правонарушения, предусмотренного ст. 348 УК, не относятся.

Объективная сторона правонарушения состоит из следующих признаков: а) деяния (действия или бездействия) в виде недоброкачественного ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования или выпуска в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, либо невыполнения должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, требований установленных правил обеспечения безопасности дорожного движения; б) вредных последствий в виде средней тяжести, тяжкого вреда здоровью человека, смерти одного либо двух или более лиц; в) причинной связи между деянием и наступившими вредными последствиями.

Как следует из диспозиции ст. 348 УК, законодатель не предусматривает в качестве необходимого условия ответственности нарушение определенных правил, хотя деятельность по ремонту транспортных средств также регламентируется соответствующими правилами, инструкциями и положениями (например, Правилами ремонта судов от 7 апреля 2011 г.¹¹⁹, Правилами технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан от 23 июля 2011 г.¹²⁰ и др.). Достаточно установить факт недоброкачественного ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сиг-

¹¹⁹ Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил ремонта судов» от 7 апреля 2011 г. № 201 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 3 мая 2011 г. № 6938). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100006938> (дата обращения: 27.12.2017).

¹²⁰ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан» от 23 июля 2011 г. № 851 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2015 г. № 941). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000851> (дата обращения: 27.12.2017).

нализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуска в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, повлекших причинение вредных последствий. В то же время нормативный характер недоброкачественного ремонта указывает на то, что это деяние своей причиной имеет нарушение определенных предписаний, что должно найти свое отражение в материалах уголовного дела.

Верховный Суд РК в нормативном постановлении от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»¹¹⁰ разъяснил нижестоящим судам, что недоброкачественный ремонт означает выполнение работ по восстановлению функциональных способностей неисправных транспортных средств и оборудования с отступлением от установленных технологических правил и нормативов качества.

Недоброкачественным может признаваться ремонт, выразившийся в использовании заведомо непригодных (полностью или частично) деталей и материалов, неустранении имеющихся или выявленных дефектов оборудования, опасных для безопасности движения и эксплуатации транспорта, и т. д.

Так, 19 апреля 2014 г. на железнодорожном участке «Сагиз — Макат» Атырауской области в составе пассажирского поезда № 42, следовавшего по маршруту «Алматы — Атырау», произошел сход пассажирских вагонов. В результате происшествия пострадали более 40 человек. В ходе расследования уголовного дела установлено, что все вагоны находились в исправном техническом состоянии, прошли плановые виды ремонта на специализированных предприятиях. Причиной крушения пассажирского поезда явилось внезапное искривление железнодорожного пути, которое было обусловлено проведением накануне некачественными, с нарушением действующих инструкций и регламента, текущими ремонтными работами на данном участке. Приговором Кызылкогинского районного суда Атырауской области были осуждены начальник участка крупненной Атырауской дистанции пути и заместитель начальника данной дистанции пути.

Под признаки рассматриваемого правонарушения также подпадают случаи установки на транспортные средства, пути, средства сигнализации и связи нового оборудования, приборов, механизмов, которые заведомо для лиц, осуществлявших ремонт, были некачественными.

Следует подчеркнуть, что в норме речь идет о недоброкачественном ремонте объектов, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения транспорта. Недоброкачественный ремонт, к примеру, внутреннего оборудования спальных вагонов, создавший неудобства для пассажиров, или

товарных вагонов, повлекший утечку сыпучих продуктов, не влечет ответственности по ст. 348 УК, если указанные действия не посягают на безопасность движения или эксплуатацию транспортных средств. Кроме того, указание законодателя на недоброкачественный ремонт исключает из числа субъектов деяния лиц, виновных в изготовлении и выпуске недоброкачественных транспортных средств, навигационного оборудования, средств сигнализации и связи.

Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ запрещает должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие обязательный технический осмотр, а равно владельцы которых в установленных законодательством Республики Казахстан случаях не заключили договор обязательного страхования гражданской-правовой ответственности владельцев транспортных средств и (или) договор обязательного страхования ответственности перевозчика перед пассажирами (ст. 48).

Под *выпуском в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств* понимается выдача уполномоченным лицом разрешения на использование по назначению транспортного средства, имеющего неисправности, создающие угрозу безопасности его движения или эксплуатации. Согласно п. 2.8 Правил дорожного движения РК¹⁰⁹ такими неисправностями, при которых запрещается движение транспортного средства, могут быть недействующая тормозная система или рулевое управление, неисправное сцепное устройство (в составе поезда), а в темное время суток — негорящие (отсутствующие фары и (или) габаритные огни, во время дождя или снегопада — неисправный светоочиститель со стороны водителя.

В соответствии с п. 13 нормативного постановления Верховного Суда РК от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»¹¹⁰ для правильного разрешения уголовных дел по делам о недоброкачественном ремонте и выпуске в эксплуатацию технически неисправных средств требуется проведение экспертиз, в том числе автотехнических.

Невыполнение должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, требований установленных правил обеспечения безопасности дорожного движения означает принятие должностным лицом мер по обеспечению их безопасного функционирования, предотвращению эксплуатации технически неисправных машин и

механизмов (например, не обеспечивает контроль за техническим состоянием, эксплуатацией транспортных средств в исправном состоянии, проведения обязательного технического осмотра, не соблюдает сроки профилактического ремонта и т. д.).

Состав правонарушения является материальным, поэтому ответственность может наступить только при наличии указанных в законе вредных последствий в виде тяжкого вреда здоровью человека, смерти одного либо двух или более лиц.

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие смерти человека должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между действием (бездействием) в виде недоброкачественного ремонта, выпуска в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств, невыполнения должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, требований установленных правил обеспечения безопасности дорожного движения, и наступившими вредными последствиями устанавливается **причинная связь**, представляющая определенную сложность в следственной и судебной практике.

Сложность заключается в том, что вред непосредственно причиняется не субъектом деяния, а лицами, которым он передал заведомо неисправное транспортное средство, пути сообщения, средства сигнализации или связи либо иное транспортное оборудование, т. е. причинная связь в анализируемом правонарушении носит опосредованный характер, что затрудняет правильную юридическую оценку.

В этом отношении показательно дело Д. Как видно из материалов дела, он выехал на линию на автопогрузчике с неисправными тормозами. Подъезжая к пешеходному переходу, не справился с управлением и совершил наезд на пешехода Л., причинив ей тяжкие телесные повреждения. Автотехническая экспертиза заключила, что при исправной тормозной системе он располагал технической возможностью предотвратить наезд на потерпевшую. Было установлено, что Д. знал о неисправности, сообщил об этом механику автохозяйства, но тот соответствующих мер не принял. Но эти обстоятельства суд оставил без внимания и не поставил вопрос о привлечении Д. к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 298 УК за выпуск в эксплуатацию технически неиспра-

вного автопогрузчика, осудив только водителя по ч. 1 ст. 296 УК¹²¹. Непосредственной причиной данного дорожно-транспортного происшествия явилось безответственное отношение механика к своим служебным обязанностям, не получившее должной оценки со стороны суда.

Следует подчеркнуть, что лицо, ответственное за техническое состояние транспорта, может быть привлечено к уголовной ответственности независимо от того, что сам водитель транспортного средства по тем или иным причинам не был привлечен к такой ответственности. В основании такого решения лежит тот факт, что между его действием (бездействием) и вредными последствиями, наступившими в результате управления водителем неисправным транспортным средством, лежит причинно-следственная связь. Отсутствие причинной связи между деянием и наступившими последствиями исключает возможность привлечения лица к ответственности по ст. 348 УК.

Субъективная сторона рассматриваемого правонарушения характеризуется неосторожной виной. Субъект самонадеянности предвидит, что в результате недоброкачественного ремонта, выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств может быть причинен определенный вред другим лицам, но легкомысленно рассчитывает его предотвратить. Отсутствие такого предвидения при наличии его возможности характеризует субъекта небрежности.

Мотивы деяния могут быть различными (стремление выполнить план любой ценой, ложно понятые производственные интересы и т. д.), однако на квалификацию они не влияют, но учитываются при индивидуализации наказания.

Субъектом деяния могут быть лица, достигшие 16 лет, работающие в организациях и на предприятиях любой формы собственности:

а) выполнявшие ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования либо ответственные за обеспечение качества ремонта (слесари, наладчики оборудования, мастера, начальники ремонтных участков железнодорожного депо, аэропортов, судоремонтных предприятий и т. п.);

б) в силу действующих инструкций или правил, соответствующего распоряжения либо служебных полномочий отвечающие за выпуск в эксплуатацию транспортных средств (начальники гаражей и автобаз, диспетчеры, работники отделов технического контроля и т. д.);

в) должностные лица, на которых приказом, распоряжением либо инструкцией возложена ответственность за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, выполнение требований установленных правил

¹²¹ Архив суда Советского района г. Алматы, д. 573.

обеспечения безопасности дорожного движения (начальники предприятий и организаций любой формы собственности, их заместители, главные механики, старшие диспетчеры, главные инженеры автобусных, троллейбусных и трамвайных парков и др.).

Субъектами выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств могут быть также владельцы индивидуальных транспортных средств. Этот вывод следует из п. 2. 3 Правил дорожного движения РК¹⁰⁹, согласно которому водитель транспортного средства обязан перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц и участников дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Владелец индивидуального транспортного средства, разрешивший другому лицу эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства, в случае аварии, повлекшей вредные последствия, отвечает по ст. 348 УК, а лицо, фактически управлявшее этим транспортным средством, — по ст. 345 УК.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 348 УК, относится к уголовному проступку.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 348 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 348 УК, относится к преступлению средней тяжести.

Статья 349. Допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления

1. Допуск должностным лицом либо собственником или владельцем транспортного средства к управлению транспортным средством водителя, не имеющего прав управления транспортными средствами или прав управления транспортными средствами соответствующей категории, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до пятисот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до трехсот часов, либо арестом на срок до девяноста суток.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, —

наказывается лишением свободы на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Общественная опасность комментируемого правонарушения заключается в том, что неправомерный допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления транспортными средствами или прав управления транспортными средствами соответствующей категории, создает реальную угрозу безопасности движения транспортных средств, жизни и здоровью людей, может причинить материальный, организационный и иной вред.

Именно в этой связи Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ запрещает должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, допускать к управлению водителями, не имеющих права управления транспортным средством данной категории (ст. 48), а п. п. 2.7.4. Правил дорожного движения РК — передавать управление транспортным средством лицам, не имеющим при себе водительское удостоверение (временное удостоверение, выданное взамен водительского удостоверения, и документ, удостоверяющий личность водителя) на право управления транспортным средством данной категории или не указанным в путевом (маршрутном листе).

Объектом правонарушения, предусмотренного ст. 349 УК, являются общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации автомобильных и городских рельсовых транспортных средств. **Дополнительным объектом** деяния выступают жизнь и здоровье людей, а также отношения собственности.

Предметом данного правонарушения являются транспортные средства, указанные в ст. ст. 3 и 345 УК.

Объективная сторона правонарушения характеризуется следующими признаками: а) допуском должностным лицом либо собственником или владельцем транспортного средства к управлению транспортным средством водителя, не имеющего прав управления транспортными средствами или транспортными средствами соответствующей категории; б) наличием вредных последствий, предусмотренных в уголовном законе; в) причинной связью между допуском и наступившими вредными последствиями.

Согласно ст. 16 Закона Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г.² право управления транспортным средством предоставляется лицу, имеющему соответствующую квалификацию и прошедшему медицинское освидетельствование о состоянии здоровья с выдачей документов установленного образца. Право управления транспортным средством соответствующей категории подтверждается водительским удостоверением. Водительским удостоверением считается также документ, выдаваемый взамен изъятого или утраченного на установленный законодательством Республики Казахстан срок при наличии документа, удостоверяющего личность владельца водительского удостоверения.

Правила допуска лиц к экзаменам и выдачи удостоверений на право управления отдельными видами транспортных средств, утвержденные приказом Министра внутренних дел РК № 90 от 26 февраля 2010 г.¹²², все транспортные средства в зависимости от их типов, назначения и особенностей управления ими подразделяют на категории: «А», «В», «С», «Д», «Е», трамвай, троллейбус, на право управления которыми выдается единое водительское удостоверение с проставлением в нем разрешающих отметок в соответствующих графах.

Таким образом, для квалификации деяния по ст. 349 УК следует установить, что лицо, допущенное к управлению транспортным средством: а) не имеет права управлять транспортными средствами; б) либо не имеет права управлять транспортными средствами соответствующей категории.

Водителем, *не имеющим права управления транспортным средством или транспортными средствами соответствующей категории* в смысле ст. 349 УК, признается лицо, не имеющее водительского удостоверения или документа, выдаваемого взамен изъятого или утраченного удостоверения;

¹²² Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан «Об утверждении Правил допуска лиц к экзаменам, их сдачи и выдачи удостоверений на право управления отдельными видами транспортных средств» от 26 февраля 2010 г. № 90 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 5 марта 2010 г. № 6103, утратил силу приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан от 2 декабря 2014 г. № 862). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V100006103_ (дата обращения: 27.12.2017).

либо лишенное судом права управлять транспортным средством, а также не имеющее права управлять транспортными средствами соответствующей категории.

Под *допуском к управлению* транспортным средством водителя, не имеющего прав управления транспортными средствами или транспортными средствами соответствующей категории, следует понимать действия (бездействие) должностных лиц, собственников или владельцев транспортного средства, выразившиеся в непринятии мер по предотвращению управления таким водителем транспортным средством (например, в даче разрешения на выезд в рейс, согласия на управление автобусом водителя, имеющего право управлять только легковым автомобилем).

В обязательном порядке следует установить, что допуск к управлению транспортным средством осуществлялся добровольно, и лицу заведомо было известно, что человек, которого он допустил к управлению транспортным средством, не имеет права на управление транспортными средствами или права на управления транспортными средствами соответствующей категории.

Действия должностных лиц, собственников или владельцев, которые в нарушение специальных правил допустили к управлению транспортным средством лицо, от которого зависят по службе, кроме случаев, когда должностным лицом, находящимся при исполнении служебных обязанностей (непосредственный начальник, сотрудник дорожной полиции и др.) они были отстранены от управления или распоряжения транспортным средством, также образуют состав правонарушения, предусмотренного ст. 349 УК.

Анализируемое правонарушение относится к числу материальных составов. Деяние признается оконченным в случае допуска к управлению транспортным средством водителя, не имеющего прав управления транспортными средствами или транспортными средствами соответствующей категории, повлекшего указанные в уголовном законе вредные последствия: причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 1), тяжкого вреда здоровью (ч. 2), смерти человека (ч. 3), смерти двух или более лиц (ч. 4).

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие смерти потерпевшего должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между деянием и наступившими вредными последствиями должна быть установлена **причинная связь**. Следует иметь в виду, что причинная связь между допуском к управлению транспортным средством водителя, не имеющего прав управления транспортными средствами или транспортными средствами соответствующей категории, и наступившими вредными последствиями носит опосредованный (через неправомерные действия водителя) характер. Она должна устанавливаться только между нарушением, допущенным должностными лицами, собственником или владельцем транспортного средства, и последствиями, наступившими в результате неправомерных действий водителя. Отсутствие такой связи исключает ответственность лица по ст. 349 УК.

Субъективная сторона деяния, предусмотренного ст. 349 УК, характеризуется только неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности. Виновный сознает, что допускает к управлению транспортным средством водителя, не имеющего прав управления транспортными средствами или транспортными средствами соответствующей категории, предвидит возможные вредные последствия, но легкомысленно рассчитывает на то, что они не наступят, либо не предвидит вредные последствия, хотя должен был и мог их предвидеть.

Если должностное лицо, собственник или владелец транспортного средства не знал и не мог знать о том, что водитель, которого он допустил к управлению транспортным средством, не имеет прав управления транспортными средствами или транспортными средствами соответствующей категории, то их ответственность по ст. 349 УК исключается.

Субъектом комментируемого деяния являются физические вменяемые лица, достигшие 16 лет, которые являются: а) должностными лицами; б) собственниками или владельцами транспортного средства.

Признаки должностного лица указаны в п. 26 ст. 3 УК. Применительно к рассматриваемому правонарушению функции должностного лица выполняют начальники автопредприятий, гаражей, их заместители, главные инженеры, начальник отдела технического контроля и т. д.

Согласно Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ владелец транспортного средства — это собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства). Ими могут быть организации или предприятия любой формы собственности, а также владельцы индивидуальных транспортных средств.

Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 349 УК, относится к уголовным проступкам.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2, 3, 4 ст. 349 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Статья 350. Умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения

1. Умышленные разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, либо нарушение нормальной работы транспорта и связи, —

наказываются штрафом в размере до трех тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до четырех лет, либо лишением свободы на тот же срок.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, — наказываются лишением свободы на срок от трех до восьми лет.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказываются лишением свободы на срок от шести до десяти лет.

Общественная опасность правонарушения, предусмотренного ст. 350 УК, заключается в том, что оно нарушает безопасное функционирование железнодорожного, воздушного, морского, речного и автомобильного транспорта, влечет за собой такие серьезные последствия, как гибель людей, крупный материальный, экологический ущерб, дезорганизация работы транспорта и т. д.

Непосредственным объектом комментируемого правонарушения являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а также транспортных коммуникаций. **Дополнительным объектом** деяния выступают жизнь и здоровье потерпевших либо сохранность имущества.

Законодатель **предметом** правонарушения называет объекты транспортной инфраструктуры — железнодорожный, воздушный, морской и речной, автомобильный, городской рельсовый транспорт, а также пути сообщения, средства сигнализации или связи либо другое транспортное оборудование, признаки которых совпадают с признаками предмета правонарушений, рассмотренных при анализе ст. ст. 344, 345, 348 УК.

К **предмету** анализируемого деяния относятся также транспортные коммуникации, под которыми понимаются пути сообщения с инфраструктурой, обеспечивающей безопасность движения и эксплуатацию транспорта (железная дорога с дистанцией пути и диспетчерскими службами; взлетно-посадочная полоса, морские и речные фарватеры, судоходные шлюзы и каналы с навигационным оборудованием; автомобильные и трамвайные дороги с дорожными знаками).

Не могут быть предметом данного правонарушения административные здания, железнодорожные, морские, речные вокзалы и аэропорты, причалы, склады, пакгаузы и т. д., не связанные с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Уголовная ответственность лица по ст. 350 УК возможна в случае совершения следующих **альтернативных действий**: разрушения, повреждения или приведения иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования. **Объективную сторону** анализируемого деяния образует также блокирование транспортных коммуникаций.

Под **разрушением** следует понимать нарушение целостности и структуры транспортного объекта, приведшее его в непригодное для дальнейшей эксплуатации состояние: уничтожение подвижного состава железных дорог (локомотивов, вагонов и т. д.), железнодорожных путей, маяков, буев, навигационного оборудования, затопление судна и т. д. Его восстановление, как правило, невозможно или экономически нерентабельно.

При **повреждении** из строя выводятся лишь отдельные устройства или механизмы транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, вследствие чего последние, сохраняя свою целостность и структуру, становятся непригодными для эксплуатации и для восстановления требуется затрата материальных ресурсов.

Способы разрушения или повреждения самые разные: механическое воздействие, поджог, подрыв, затопление и т. д.

Иной способ приведения транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования в негодность — это действия, повлекшие разрушения или повреждения, но,

тем не менее, ведущие к выводу устройства из эксплуатации. Это может быть заправка системы охлаждения двигателя масляной жидкостью, выключение или переключение в неправильное положение устройств и механизмов, подкладывание на рельсы посторонних предметов, отключение сигнальных приборов на железной дороге, фарватере реки, маяке, в аэропорту и т. п.

Так, К. был осужден по ст. 299 УК к четырем годам лишения свободы за то, что он, работая мотористом парома, по мотивам мести механику вывел из строя систему электропитания судна. Между контактами главного электрощита он подложил кусочек бумаги, чем прервал подачу электроэнергии, вследствие чего во время швартовки судна не включились подруливающее устройство и главный двигатель, что могло повлечь аварию судна^{123, 59}.

Блокирование транспортных коммуникаций может выразиться, например, в нагромождении на железнодорожных путях, автомобильных дорогах строительного материала, промышленных отходов, камней, стволов деревьев, перекрестии движения поездов, автомашин группами людей и т. д.

Транспортные объекты, подвергшиеся разрушению, повреждению или воздействию иным способом, на момент совершения деяния должны находиться в процессе эксплуатации, поэтому их уничтожение или повреждение до процесса введения в эксплуатации (например, во время установки или ремонта) не образует состава комментируемого правонарушения.

Правонарушение имеет материальный состав, и для привлечения виновных к уголовной ответственности необходимо наступление следующих вредных последствий, указанных в законе: причинения по неосторожности тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, крупного ущерба, смерти человека (ч. 2), смерти двух или более лиц (ч. 3), нарушение нормальной работы транспорта и связи (ч. 1).

Признаки средней тяжести вреда здоровью и тяжкого вреда здоровью потерпевшего указаны в ст. 3 УК. Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министерства здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Согласно разъяснению в ст. 3 УК *крупным* признается ущерб, причиненный гражданину в размере, в сто раз превышающем месячный расчетный

¹²³ Касынюк В. И. Совершенствование уголовного закона об ответственности за повреждение путей сообщения и транспортных средств // Проблемы социалистической законности: Сб. науч. тр. — Харьков, 1991. Вып. 26.

показатель, либо ущерб, причиненный организации или государству в раз-
мере, в пятьсот раз превышающем месячный расчетный показатель.

Под последствиями в виде *нарушения нормальной работы транспорта и связи* понимается задержка или угроза задержки транспорта, срыв графика движения поездов, простой судов, длительный перерыв связи, повреждение причалов, пристаней и иных сооружений^{124, 17}.

Понятие смерти потерпевшего или потерпевших должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Для решения вопроса об ответственности лица по ст. 350 УК необходимо также устанавливать *причинную связь* между указанными действиями и наступившими вредными последствиями. Отсутствие такой связи исключает уголовную ответственность лица по ст. 350 УК.

Не образуют состава анализируемого деяния действия, выразившиеся в бое стекла пассажирских вагонов, разрушении или повреждении их внутреннего интерьера и т. п. В подобных случаях ответственность виновного должна наступать по ст. 202 УК (Умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества).

Субъективная сторона рассматриваемого правонарушения характеризуется смешанной формой вины. Как следует из диспозиции ст. 350 УК, психическое отношение виновного к общественно опасному действию (разрушению или приведению в негодное для эксплуатации состояние транспортное средство, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования либо блокированию транспортные коммуникации) выражается в виде прямого умысла, а к последствиям — в виде самонадеянности либо небрежности.

Субъектом данного правонарушения является любое физическое, вменяемое лицо, достигшее на момент совершения деяния 14-летнего возраста. При этом не имеет значения, является ли он работником транспорта или нет.

Рассматриваемое уголовное правонарушение необходимо ограничивать от сходных с ним составов правонарушений. В случае установления у виновного цели подрыва безопасности и обороноспособности Республики Казахстан умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения путем взрыва, поджога или иным способом должно квалифицироваться по ст. 184 УК (Диверсия).

¹²⁴ Кременов И. Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления. — Ташкент, 1990.

Те же действия, преследующие цель нарушения общественной безопасности, устрашения населения либо оказания воздействия на принятие решений органами власти, образуют признаки акта терроризма (ст. 255 УК).

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 350 УК, относится к преступлению небольшой тяжести.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 350 УК, относятся к преступлениям средней тяжести.

Статья 351. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта

1. Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником дорожного движения (кроме лица, управляющего транспортным средством) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до трехсот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до двухсот сорока часов, либо арестом на срок до семидесяти пяти суток.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается ограничением свободы на срок до четырех лет либо лишением свободы на тот же срок.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказывается лишением свободы на срок от трех до восьми лет.

Общественная опасность правонарушения заключается в том, что несоблюдение пассажиром, пешеходом или другим участником дорожного движения действующих на транспорте правил, обеспечивающих его безопасную работу, нарушает нормальную деятельность автомобильного, городского рельсового транспорта, ведет к авариям и крушениям, гибели людей, причиняет крупный материальный, организационный, экологический ущерб.

По данным правовой статистики, удельный вес дорожно-транспортных происшествий, случившихся по вине только пешеходов, составляет более одной четверти всех дорожно-транспортных происшествий. Многие из пешеходов гибнут или получают увечья в результате своего неправомерного поведения, либо допущенные ими грубые нарушения правил дорожного движения причиняют вред жизни и здоровью других участников дорожного движения.

Непосредственным объектом правонарушения являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации всех видов автомобильного, городского рельсового, гужевого транспорта. В качестве **дополнительного объекта** деяния выступают отношения, обеспечивающие жизнь и здоровье людей.

Для правильной квалификации рассматриваемого деяния важно определить его **предмет**. Законодатель не конкретизирует ни виды транспорта, ни их функциональное назначение применительно к нарушениям правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Поскольку в диспозиции ст. 351 УК речь идет об ответственности лиц, нарушивших правила дорожного движения, это позволяет отнести к предмету рассматриваемого правонарушения автомобильный и городской рельсовый транспорт, признаки которых даются в ст. ст. 3, 344 и 345 УК.

Предметом рассматриваемого деяния может быть также *гужевого* транспорт (повозки, сани, верховые и вьючные животные), так как порядок его движения и эксплуатации регулируется Правилами дорожного движения РК (п. 24).

Объективная сторона правонарушения характеризуется действием либо бездействием в виде: а) нарушения пассажиром, пешеходом или другим участником дорожного движения, правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; б) наступления предусмотренных в законе вредных последствий; в) наличия причинной связи между действием (бездействием) и вредными последствиями.

Бланкетная диспозиция ст. 351 УК за установлением признаков правонарушения отсылает к действующим на транспорте законам и правилам: Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2012 г.³, Правилам дорожного движения¹⁰⁹, Правилам перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в столице от 8 ноября 2007 г.¹²⁵, Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом от 26 марта 2015 г.¹²⁶ и др., регламентирующим поведение пассажиров, пешеходов и других участников дорожного движения в местах движения транспортных средств, порядок пользования соответствующими видами транспорта для безопасной их работы.

¹²⁵ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в столице» от 8 ноября 2007 г. № 1061. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P070001061_ (дата обращения: 27.12.2017).

¹²⁶ Приказ и. о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом» от 26 марта 2015 г. № 349, зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 3 июля 2015 г. № 11550). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011550> (дата обращения: 27.12.2017).

В частности, в п. п. 3 и 4 Правил дорожного движения¹⁰⁹ регламентируются обязанности пешеходов и пассажиров: пешеходам двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам; вне населенных пунктов при движении по проезжей части идти навстречу движению транспортных средств, а люди, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед по краю проезжей части, должны следовать по правой стороне дороги по ходу движения транспортных средств и др.

Пассажиры обязаны при поездке на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутыми ими, а при поездке на мотоцикле — быть в застегнутом мотошлеме. Им запрещается: отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения; при поездке на грузовом автомобиле с бортовой платформой стоять, сидеть на бортах или на грузе выше бортов; открывать двери, а также высовываться в оконные проемы и люки транспортного средства во время его движения.

Перечень нарушений правил, образующих объективную сторону данного правонарушения, чрезвычайно разнообразен. Кроме нарушений вышеуказанных пунктов правил, ими могут быть: пересечение пешеходом проезжей части в необозначенном месте или перед близко идущим транспортом; самовольное открывание пассажирами дверей автобусов, трамваев и выпрыгивание на ходу и т. д. Так, пешеход С. перебежал дорогу в неустановленном месте. Выскочив из-за проезжающей автомашины, он оказался перед близко идущим грузовиком ЗИЛ. Водитель во избежание наезда на С. резко повернул руль вправо и затормозил. Однако автомашину занесло, она выехала на тротуар и сбила трех женщин, одна из которых скончалась на месте происшествия, а другие получили травмы различной тяжести. Действия пешехода были обоснованно квалифицированы судом как нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, повлекшее тяжкие последствия.

Следует отметить, что в уголовно-правовой норме речь идет о нарушениях, непосредственно посягающих на порядок, безопасное движение и эксплуатацию транспорта. Это важное для практического применения рассматриваемой статьи положение означает, что какие-либо противоправные действия, не создавшие помех для безопасного функционирования транспорта (например, хулиганство в автобусе, наезд велосипедиста на пешехода), квалифицируются по ст. 293 УК РК о хулиганстве или по статьям о правонарушениях против личности, а не по ст. 351 УК РК. Так, в г. Таразе велосипедистка Р. на тротуаре сбила 32-летнюю женщину с ребенком, после чего скрылась, не оказав пострадавшим помощь. От полученного удара женщина, не приходя в сознание, скончалась в больнице. Приговором суда

Р. была признана виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 104 УК РК (Причинение смерти по неосторожности), ей назначено наказание в виде трех лет ограничения свободы с установлением пробационного контроля.

Состав правонарушения материальный и считается оконченным с момента наступления предусмотренных уголовным законом общественно опасных последствий: причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1), смерти человека (ч. 2), смерти двух или более лиц (ч. 3). Признаки тяжкого вреда здоровью потерпевшего указаны в ст. 3 УК.

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵ Понятие смерти потерпевшего или потерпевших должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Важное значение для квалификации правонарушения имеет установление *причинной связи* между неправомерными действиями пассажиров, пешеходов или других участников дорожного движения и наступившими вредными последствиями, предусмотренными в ст. 351 УК. Изучение уголовных дел данной категории свидетельствует о том, что органы следствия и суд при анализе этого элемента объективной стороны нередко допускают серьезные ошибки, приводящие к вынесению неправомерного приговора или необоснованному освобождению от уголовной ответственности виновных лиц. В этом отношении характерно дело Т., который на автомашине ГАЗ-24 во время дождя двигался со скоростью 40 км/час. Впереди, на расстоянии пяти метров в попутном направлении ехал велосипедист С., который повернув, внезапно оказался на полосе его движения. Во избежание столкновения Т. резко затормозил, в результате автомашину вынесло на полосу встречного движения. Это привело к наезду на пешехода Б., который от полученной травмы скончался. Органы следствия квалифицировали действия водителя по ч. 2 ст. 296 УК. Однако суд усомнился в правильности этого решения и назначил автотехническую экспертизу. Эксперт заключил, что Т. не располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода. Прекращая уголовное дело в отношении Т., суд указал, что он не допустил нарушения Правил дорожного движения, ехал в пределах дозволенной скорости, а наезд произошел в результате нарушения правил дорожного движения велосипедистом¹²⁷.

¹²⁷ Архив суда Советского района г. Алматы, д. 1-499.

В процессе исследования причинной связи по этой категории дел следует установить, что неправомерное поведение пешехода, пассажира или иного участника дорожного движения стало отправным моментом, порождающим развитие другого ряда причинно-следственной зависимости явлений, закономерно приводящих к причинению вреда здоровью или к смерти потерпевшего. В указанной ситуации необходимой причиной несчастного случая являются действия велосипедиста, что исключает ответственность водителя за причиненный вред.

На практике возможна ситуация, когда наступившие при дорожно-транспортном происшествии вредные последствия явились результатом совместных действий нескольких лиц, среди которых были не только водители транспортных средств, указанные в ст. 345 УК, но и пешеходы, пассажиры и т. д. Как указывает Верховный Суд РК в нормативном постановлении «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г.¹¹⁰, к лицам, управлявшим транспортным средством, применяется ст. 345 УК, а неправомерные действия других лиц подлежат квалификации по ст. 351 УК.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется неосторожной формой вины в виде самонадеянности либо небрежности. Субъект самонадеянности предвидит возможность наступления общественно опасных последствий в результате нарушения правил, обеспечивающих безопасность движения транспортных средств, но без достаточных к тому оснований легкомысленно рассчитывает на их предотвращение. Отсутствие предвидения наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия) при наличии обязанности и возможности их предвидения характеризует субъекта небрежности.

Субъектом деяния, как указано в диспозиции ст. 351 УК, являются пассажиры, пешеходы или другие участники дорожного движения, кроме лиц, управляющих транспортным средством.

Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения¹⁰⁹ пешеход — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. Пассажир — это лицо, находящееся в (на) транспортном средстве и не управляющее им.

Затруднения вызывает формулировка «другие участники дорожного движения», так как Правила дорожного движения¹⁰⁹ ограничивают это понятие лицами, принимающими непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства (п. 1.2).

Ранее ст. 300 УК РК в редакции 1997 г. к таковым относил велосипедистов, погонщиков вьючных, верховых животных или стада, управляющих гужевой повозкой, санями, регулировщиков, работников дорожно-строительных и эксплуатационных служб, рабочих, осуществляющих ремонтные работы на железнодорожных путях, на взлетно-посадочной полосе и т. д., за исключением лиц, указанных ст. 295 УК (Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта) и ст. 296 УК (Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами).

Столь широкая трактовка данного понятия объяснялась тем, что указанная категория лиц в силу выполняемой ими работы включена непосредственно в сферу работы транспорта. На это также указывали слова в диспозиции ст. 300 УК РК 1997 г.: «Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств». Такой подход положительно сказывался в правоприменительной деятельности, на эффективности уголовного закона.

Статья 351 УК РК в нынешней трактовке, напротив, неоправданно ограничивает круг субъектов данного правонарушения лицами, чья деятельность связана с безопасностью только автомобильного и городского рельсового транспорта. В связи с этим следует согласиться с А. И. Коробеевым, что исключение из круга субъектов данного преступления работников, которые в своей деятельности руководствуются правилами, обеспечивающими безопасную работу транспорта, сделало бы бессмысленным упоминание в диспозиции ст. 268 УК РФ (ст. 351 УК РК) кроме пешеходов и пассажиров еще и «других участников движения».

Более того, слова «кроме лиц, управляющих транспортным средством» исключают из числа субъектов анализируемого деяния также велосипедистов, погонщиков вьючных, верховых животных или стада, управляющих гужевой повозкой и др. Дело в том, что Законом РК «О дорожном движении»³, Правилами дорожного движения¹⁰⁹ эта категория лиц признается водителями транспортного средства (п. 1.2), следовательно, управляющими этими видами транспорта. Поэтому Верховный Суд РК в нормативном постановлении «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г.¹¹⁰ специально подчеркнул, что действия лиц, управлявших немеханическими транспортными средствами, надлежит квалифицировать по соответствующей части ст. 300 УК (ст. 351 УК), если допущенные ими нарушения правил дорожного движения повлекли по

неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерть одного или более лиц (п. 3).

По нашему мнению, такой законодательный шаг крайне отрицательно скажется в правоприменительной деятельности, поскольку вынудит органы следствия и суд в определенных ситуациях искать компромиссное решение, не всегда отвечающее принципу законности.

Таким образом, к другим участникам дорожного движения следует отнести лиц, имеющих отношение к дорожному движению: регулировщиков, работников дорожно-строительных и эксплуатационных служб, рабочих, осуществляющих ремонтные работы на проезжей части дороги, участников дорожно-транспортного происшествия и т. д.

В отдельных случаях по ст. 351 УК не исключена ответственность водителей автомобильного транспорта. Например, ст. 345 УК, по справедливому замечанию Б. А. Куринова, охватывает далеко не все общественно опасные действия водителей транспорта, которые могут быть совершены в процессе движения и управления транспортными средствами^{49, 162}. Поэтому за повреждение железнодорожных переездов, других дорожных сооружений, оставление громоздкого груза на проезжей части, повлекшее вредные последствия, лицо, управлявшее транспортным средством, должно нести ответственность по ст. 351 УК.

В заключение нельзя не обойти вниманием существующее в юридической литературе мнение о неоправданности привлечения пешеходов и пассажиров к уголовной ответственности по ст. 351 УК. Данная позиция аргументируется рядом соображений. Так, по мнению многих граждан, лицо, опаздывающее на работу или на занятия и, в связи с этим, перебежавшее дорогу перед близко идущим транспортом, заслуживает морального оправдания. Они также учитывают разницу в фактическом положении, с одной стороны, пешехода, с другой — лица, управляющего транспортом. Водителей транспортного средства специально обучают правилам дорожного движения, значительная часть их внимания направлена на их соблюдение. Иное положение у пешехода, которого никто этим правилам не обучает. Причем для них соблюдение правил дорожного движения является общегражданской, а не профессиональной обязанностью. Отсюда вытекают и различные правовые последствия для указанных категорий граждан.

И последний аргумент: далеко не всегда на улицах городов и дорогах созданы объективные условия для того, чтобы пешеход был дисциплинирован и строго соблюдал правила дорожного движения. Так, неоправданно сужаются тротуары, нередко отсутствуют пешеходные дорожки, не всегда имеются броские, крупные дорожные знаки и т. д.^{49, 165}

Разумеется, законодатель, принимая решение о введении уголовной ответственности или ее декриминализации, не может игнорировать состояние правосознания, социальную психологию и другие факторы, связанные с общественным сознанием, поэтому «прежде чем законодательно регулировать поведение, необходимо создать предпосылки для его правомерного осуществления»^{48, 58}. Вместе с тем, нельзя забывать о том, что неправомерное поведение пешеходов, пассажиров нередко, как свидетельствует практика, приводит к тяжелым дорожным авариям. С этих позиций нам представляется, что ответственность указанных участников дорожного движения не должна исключаться, но приведенные обстоятельства должны учитываться судом при назначении наказания.

Из вышесказанного можно прийти к следующим выводам:

1. Следственная и судебная практика прошлых лет свидетельствует о теоретической значимости и практической оправданности существования в УК универсальной статьи об ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу всех видов транспорта: железнодорожного, морского, речного, воздушного, автомобильного и гужевого транспорта;

2. Действующая редакция ст. 351 УК не в полной мере отвечает задачам борьбы с нарушениями правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, поскольку содержит противоречия, дезориентирующие следственную и судебную практику;

3. Правильным решением указанной проблемы считаем скорейший возврат к редакции ст. 300 УК РК 1997 г.

Уголовное правонарушение, указанное в ч. 1 ст. 351 УК, относится к уголовному проступку.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 351 УК, относится к преступлению небольшой тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 3 ст. 351 УК, относится к преступлению средней тяжести.

Статья 352. Самовольная без надобности остановка поезда

Самовольная без надобности остановка поезда стоп-краном либо путем разъединения воздушной тормозной магистрали или иным способом, если это повлекло смерть человека или иные тяжкие последствия, — наказывается лишением свободы на срок от двух до восьми лет.

Безопасность движения или эксплуатации железнодорожного транспорта регулируется Законом Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 г.⁴, Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта от 5 февраля 2013 г.⁸¹, Техническим регламентом «Тре-

бования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры» от 4 августа 2010 г.⁸⁴, другими нормативно-правовыми актами и техническими нормами.

Общественная опасность комментируемого правонарушения заключается в том, что самовольная без надобности остановка поезда угрожает безопасному функционированию данного вида транспортных средств, срыву графика движения поездов, преждевременному износу ходовой части локомотива, вагонов, угрожает жизни и здоровью пассажиров. В этой связи Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом от 14 июля 2011 г.¹²⁸ запрещают пассажирам останавливать поезд стоп-краном без надобности (п. 5б).

Непосредственным объектом правонарушения являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения или эксплуатации железнодорожного транспорта. **Дополнительным объектом** деяния выступают жизнь и здоровье потерпевших либо сохранность имущества.

Объективная сторона рассматриваемого правонарушения заключается в действии в виде самовольной без надобности остановки поезда путем его экстренного торможения без соответствующего разрешения работников железной дороги (машиниста, начальника поезда, проводника вагона и т. п.), которое не было вызвано необходимостью в конкретных обстоятельствах.

Согласно Правилам технической эксплуатации железнодорожного транспорта от 5 февраля 2013 г.⁸¹ автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, обладают управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивают плавность торможения, а также останавливают поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения).

В уголовном законе называются наиболее вероятные способы совершения данного правонарушения — стоп-краном, путем разъединения воздушной тормозной магистрали или иной способ.

Кран экстренного торможения (в том числе стоп-кран) — рукоятка или кнопка специального органа тормозной системы, служащего для непосредственного выпуска воздуха из тормозной пневматической магистрали и приведения в действие автотормозов в случае необходимости экстренной остановки.

¹²⁸ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом» от 14 июля 2011 г. № 799, утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 21 ноября 2016 г. № 714). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000799> (дата обращения: 27.12.2017).

Разъединение воздушной тормозной магистрали заключается в разрыве рукавов пневматической магистрали, приводящего к падению воздушного давления и срабатыванию автотормозов поезда.

Иным способом остановки поезда является закручивание специальной рукоятки аварийного торможения, подача лицами, находящимися вне поезда, сигналов об остановке (с помощью жезла, флажка, фонаря), подача ложных сигналов об опасности, блокировка движения с помощью включения запрещающего сигнала светофора, подкладывание тормозных башмаков и др.

Состав правонарушения сконструирован по типу материальных, поэтому ответственность виновного может быть лишь в случае наступления смерти человека или иных тяжких последствий общественно опасного деяния.

Понятие смерти потерпевшего должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни и здоровья человека.

Согласно разъяснению ст. 3 УК *иными тяжкими последствиями* в смысле ст. 352 УК могут быть: смерть двух или более лиц; причинение тяжкого вреда здоровью; причинение тяжкого вреда здоровью двум или более лицам; заражение, облучение или отравление людей; ухудшение состояния здоровья населения и окружающей среды; наступление техногенного или экологического бедствия, чрезвычайной экологической ситуации; причинение крупного или особо крупного ущерба; создание угрозы катастрофы или аварии и др.

Правила безопасности на железнодорожном транспорте от 21 сентября 2007 г.⁸⁰ в качестве возможных последствий несоблюдения мер безопасности на железнодорожном транспорте называют аварию, крушение, особый случай брака в работе, затруднение в работе (п. 13).

Между действием в виде остановки без надобности поезда и вредными последствиями устанавливается **причинная связь**. Отсутствие такой связи исключает уголовную ответственность лица по ст. 352 УК.

Субъективная сторона данного правонарушения характеризуется однородным отношением к совершаемому действию и наступившим последствиям. Виновный к факту самовольной без надобности остановки поезда относится умышленно и неосторожно к наступившим вредным последствиям.

При наличии умысла в отношении указанных выше последствий ответственность виновного должна наступать по статьям УК о правонарушениях против личности или собственности либо по ст. 350 УК.

Субъектом правонарушения может быть любое физическое, вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, не являющееся работником транспорта. Действия последних в случае самовольной без надобности остановки поезда во время выполнения своих служебных обязанностей охватываются

ст. 344 УК (Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта). В иных ситуациях они отвечают по ст. 352 УК.

Самовольная без надобности остановка поезда может быть сопряжена с нарушением общественного порядка с применением или угрозой применения насилия к проводникам поезда, пассажирам. Такие действия следует квалифицировать по ст. 293 УК (Хулиганство), а в случае наступления смерти человека или иных тяжких последствий — по совокупности ст. ст. 352 и 293 УК.

Не влечет уголовной ответственности самовольная остановка поезда, совершенная в состоянии крайней необходимости, в случае угрозы безопасности движения поезда (например, для предотвращения угрозы для жизни и здоровья пассажиров, задержания преступника, устранения серьезных неисправностей железнодорожного транспорта, железной дороги и т. д.).

Уголовное правонарушение относится к преступлению средней тяжести.

Статья 353. Нарушение действующих на транспорте правил

1. Нарушение действующих на транспорте правил охраны порядка и безопасности движения лицами, выполняющими управленческие функции в дорожных, строительных и других организациях и ответственными за эксплуатацию дорог и дорожных сооружений, их оборудования, а также за организацию дорожного движения, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до пятисот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до трехсот часов, либо арестом на срок до девяноста суток.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, —

наказывается лишением свободы на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Обеспечение безопасности движения транспорта в полном объеме невозможно без надлежащего реагирования на преступные действия лиц, выполняющих управленческие функции в дорожных, строительных и других организациях и ответственных за эксплуатацию дорог и дорожных сооружений, их оборудования, а также отвечающих за организацию дорожного движения.

Общественная опасность правонарушения заключается в том, что нарушение действующих на транспорте правил охраны порядка и безопасности движения указанными лицами приводит к техногенной катастрофе или авариям, дезорганизации движения транспортных средств, гибели людей и другим тяжелым последствиям. По данным правовой статистики, в Казахстане каждое пятое дорожно-транспортное происшествие происходит вследствие неудовлетворительного состояния дорог, дорожных сооружений, их оборудования.

Непосредственным объектом рассматриваемого правонарушения являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации автомобильного и городского рельсового транспорта. **Дополнительным объектом** выступают жизнь и здоровье потерпевших либо сохранность имущества.

Согласно Закону Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 г.¹²⁹ автомобильное транспортное средство (далее — автотранспортное средство) — единица подвижного состава автомобильного транспорта, включающего автобусы, микроавтобусы, легковые и грузовые автомобили, троллейбусы, автомобильные прицепы, полуприцепы к седельным тягачам, а также специализированные автомобили (предназначенные для перевозки определенных видов грузов) и специальные автомобили (предназначенные для выполнения различных преимущественно нетранспортных работ).

Предметом правонарушения являются автомобильные дороги, дорожные сооружения, их оборудование. В соответствии с Законом РК «Об автомобильных дорогах» от 17 июля 2001 г.⁸ автомобильная дорога — комплекс инженерных сооружений, предназначенных для движения автомобилей, обеспечивающий непрерывное, безопасное движение автомобилей и других транспортных средств с установленными скоростями, нагрузками, габари-

¹²⁹ Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 г. № 476. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476_ (дата обращения: 27.12.2017).

тами, а также участки земель, предоставленные для размещения этого комплекса (земли транспорта), и воздушное пространство над ними в пределах установленного габарита.

Автомобильные дороги Республики Казахстан подразделяются на автомобильные дороги общего пользования, хозяйственные автомобильные дороги, а также на улицы населенных пунктов.

К *дорожным сооружениям* относятся ограждения на дорогах, площадки для кратковременной остановки автомобилей, устройства для их технического осмотра, лесополосы, пункты обогрева, обслуживания и охраны мостов, устройства технологической и аварийно-вызывной связи, программно-аппаратный комплекс взимания платы за проезд и др.

Под *оборудованием* следует понимать светофоры, дорожные знаки, разметку, системы автоматизированного управления движением и др.

Объективная сторона правонарушения характеризуется тремя обязательными признаками: а) нарушением действующих на транспорте правил охраны порядка и безопасности движения; б) общественно опасными последствиями; в) причинной связью между нарушением указанных правил и наступившими вредными последствиями.

Диспозиция ст. 353 УК является бланкетной и для установления признаков правонарушения следует обратиться к соответствующим нормативным правовым актам об охране порядка и безопасности движения. Основными являются Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³, устанавливающий правовые основы и общие условия функционирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в Республике Казахстан, и Закон РК «Об автомобильных дорогах» от 17 июля 2001 г.⁸, в котором регламентируются требования безопасности при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте, эксплуатации автомобильных дорог.

Например, в Законе РК «Об автомобильных дорогах» от 17 июля 2001 г.⁸ подчеркивается, что дорожный орган и управляющие автомобильными дорогами несут ответственность за содержание обслуживаемых автомобильных дорог и сооружений на них в состоянии, обеспечивающем бесперебойный и безопасный проезд транспортных средств, и обеспечение соблюдения требований природоохранного законодательства; за ущерб, причиненный дорожно-транспортными происшествиями, возникший по причине дорожных условий, с возмещением ущерба пользователям автомобильными дорогами в соответствии с законодательными актами Республики Казахстан; за фитосанитарное состояние полосы отвода автомобильных дорог в соответствии с законодательными актами Республики Казахстан (ст. 19).

Правила согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и

управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения от 4 апреля 2007 г.¹³⁰, Технический регламент «Требования безопасности при эксплуатации автомобильных дорог» от 9 ноября 2004 г.¹³¹, Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» от 18 октября 2011 г.¹³², Правила организации и проведения оценки степени рисков эксплуатируемых дорог на территории Республики Казахстан от 26 июня 2014 г.¹³³

В их числе следует также назвать правила применения технических средств организации дорожного движения (ГОСТ 23457-73)¹³⁴, правила дорожной разметки (ГОСТ 13508-74)¹³⁵, строительные нормы и правила (СНИП-2-05-02-85)¹³⁶ и др. Они многочисленны, разнообразны и подвержены периодическому обновлению.

Нарушения правил охраны порядка и безопасности движения могут выразиться, например, в загромождении проезжей части стройматериалами, мусором, стволами деревьев, неисправности информационных указателей, направляющих устройств, технического оборудования (ограждений, светофоров, дорожных знаков, разметки), системы автоматизированного управления движением, несоответствии дороги технико-эксплуатационным качествам или транспортно-эксплуатационному состоянию и т. д.

¹³⁰ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание и управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения» от 4 апреля 2007 г. № 267 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 июня 2015 г. № 457). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P070000267_ (дата обращения: 27.12.2017).

¹³¹ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Технического регламента «Требования безопасности при эксплуатации автомобильных дорог» от 27 марта 2008 г. № 294 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2016 г. № 901). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P080000294_ (дата обращения: 27.12.2017).

¹³² Технический регламент Таможенного Союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» (утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827) (с изм. от 09.1.2011 г.). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31075968 (дата обращения: 27.12.2017).

¹³³ Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан «Об утверждении Правил организации и проведения оценки степени рисков эксплуатируемых дорог на территории Республики Казахстан» от 26 июня 2014 г. № 383 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 29 июля 2014 г. № 9635). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1400009635> (дата обращения: 27.12.2017).

¹³⁴ ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» (утратил силу). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1022496 (дата обращения: 27.12.2017).

¹³⁵ ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная» (утратил силу). URL: <http://meganorm.ru/Data2/1/4294852/4294852457.pdf> (дата обращения: 27.12.2017).

¹³⁶ СНИП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги» (утратил силу). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30001615 (дата обращения: 27.12.2017).

Так, в условиях плохой видимости М., следуя на автомашине, увидел лежащий на проезжей части дороги электрокабель, оставленный работниками после ремонта, и резко затормозил. Автомашину на скользкой дороге вынесло на встречную полосу движения, где произошло столкновение со встречной автомашиной, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью двум пассажирам. Судом были осуждены М. и должностное лицо дорожной организации, отвечающей за содержание автодороги и дорожных сооружений в состоянии, безопасном для движения автомашин¹³⁷.

Состав правонарушения относится к числу материальных, поэтому оно может признаваться оконченным только в случае наступления указанных в законе последствий: средней тяжести вреда, тяжкого вреда здоровью, смерти одного или более двух лиц. Признаки тяжкого и средней тяжести вреда здоровью потерпевшего указаны в п. п. 11 и 12 ст. 3 УК.

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Понятие смерти потерпевшего или потерпевших должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Указанные вредные последствия должны находиться в *причинной связи* с нарушениями действующих на транспорте правил охраны порядка и безопасности движения. Отсутствие такой связи исключает ответственность лица по ст. 353 УК.

При установлении причинной связи по данной категории уголовных дел следует иметь в виду, что вредные последствия непосредственно причиняются не лицами, указанными в диспозиции ст. 353 УК, а субъектом, управлявшим транспортным средством, т. е. причиненный вред носит опосредованный характер. Причинная связь устанавливается не просто с действием или бездействием лица, а именно с нарушением действующих на транспорте правил охраны порядка и безопасности движения.

Например, Ж. был признан виновным в том, что, следуя на автомашине, заехал на неровный участок дороги, не справился с управлением, в результате чего машина опрокинулась, при этом его пассажир получил смертельную травму. Однако вышестоящий суд отменил приговор и указал в определении, что авария произошла из-за неисправности участка дороги, который не был обозначен предупредительными знаками, а водитель нарушений правил дорожного движения не допустил. Однако налицо причинная связь между без-

¹³⁷ Архив суда Алатауского района г. Алматы, д. 1-219.

деятельностью лиц, ответственных за эксплуатацию дорожного участка, и наступившими вредными последствиями^{138, 8–9}.

При совершении рассматриваемого деяния хотя и имеет место неосторожное сопричинение вреда, исходным, главным моментом в развитии причинно-следственных зависимостей выступают действия не водителя, а лица, нарушившего правила охраны порядка и безопасности движения транспорта. Именно данный факт обусловил в дальнейшем наступление преступных последствий^{139, 160}.

Субъективная сторона рассматриваемого деяния характеризуется неосторожной формой вины. Виновный, нарушая действующие на транспорте правила охраны порядка и безопасности движения, предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, но без достаточных к тому оснований легкомысленно рассчитывает на их предотвращение (самонадеянность) либо не предвидит указанных последствий, хотя при должной внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть (небрежность).

Субъект правонарушения, предусмотренного ст. 353 УК, — специальный, т. е. лицо, выполняющее управленческие функции в дорожных, строительных и других организациях и ответственное за эксплуатацию дорог и дорожных сооружений (начальник дорожной или строительной организации, его заместители, главный инженер, прораб и др.).

Субъектами рассматриваемого деяния уголовный закон называет также лиц, ответственных за организацию дорожного движения. Согласно Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г.³ *организация дорожного движения — это комплекс организационно-правовых, нормативно-методических, проектно-изыскательских, организационно-технических, контрольно-надзорных, распорядительных и других мероприятий по управлению дорожным движением. Они осуществляются уполномоченным органом в области транспорта и коммуникаций, местными исполнительными органами, физическими и юридическими лицами, в ведении которых находятся дороги, а также территориальными подразделениями уполномоченного органа (ст. 25).*

Следовательно, лицами, ответственными за организацию дорожного движения, могут быть руководители центральных и территориальных департаментов, управлений, отделов и служб министерства транспорта и коммуникаций, их заместители, руководители местных исполнительных органов, а также владельцы дорог — физические или юридические лица, явля-

¹³⁸ Бюллетень Верховного суда РСФСР. — 1980. — № 2.

¹³⁹ Коробеев А. И. Транспортные преступления. — СПб., 2013.

ющиеся собственниками дорог или осуществляющие деятельность по управлению дорогами на праве хозяйственного ведения или оперативного управления.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 353 УК, относится к уголовным проступкам.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2, 3, 4 ст. 353 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

2.4 ИНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, КОТОРЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬ ОТНОСИТ К ТРАНСПОРТНЫМ

Статья 354. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов

1. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, — наказывается штрафом в размере до трехсот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до двухсот сорока часов, либо арестом на срок до семидесяти пяти суток.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, — наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказывается лишением свободы на срок от пяти до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Общественная опасность комментируемого правонарушения заключается в том, что в результате аварий на магистральном трубопроводе могут

получить серьезные увечья или погибнуть люди, уничтожен животный и растительный мир, причинен крупный ущерб окружающей среде.

Непосредственным объектом рассматриваемого правонарушения выступают общественные отношения в сфере обеспечения безопасности при строительстве, эксплуатации либо ремонте магистральных трубопроводов.

Дополнительным объектом следует признать жизнь и здоровье потерпевших либо сохранность имущества. **Факультативным объектом** деяния может быть окружающая среда.

Для правильной квалификации деяния следует определить его **предмет** — магистральный трубопровод. Согласно Закону РК «О магистральном трубопроводе» от 22 июня 2012 г.¹⁴⁰ магистральный трубопровод — это единый производственно-технологический комплекс, состоящий из линейной части и объектов, обеспечивающих безопасную транспортировку продукции, соответствующий требованиям технических регламентов и государственных стандартов. К магистральным трубопроводам относятся магистральные нефтепроводы, нефтепродукто- и газопроводы.

Не являются предметом правонарушения внутрипромысловые, технологические, распределительные трубопроводы, а также другие трубопроводы, предназначенные для внутрихозяйственных целей, по которым может осуществляться транспортировка продукции в пределах территории собственника или иного правообладателя продукции, а также распределительные трубопроводы, предназначенные для транспортировки продукции потребителям.

Закон РК «О магистральном трубопроводе» от 22 июня 2012 г.¹⁴⁰ гласит, что проектирование, строительство, реконструкция, расширение, техническое перевооружение, модернизация, капитальный ремонт магистрального трубопровода, его приемка в эксплуатацию осуществляются в соответствии с законодательством Республики Казахстан (ст. 15). Отклонения от минимальных требований к безопасности магистральных трубопроводов в целях защиты жизни и здоровья людей, имущества и охраны окружающей среды в соответствующих условиях образуют состав рассматриваемого правонарушения.

Объективная сторона правонарушения выражается в следующих действиях (бездействии): а) нарушении правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов; б) наступлении указанных в законе общественно опасных последствий; в) причинной связи между названным деянием и вредными последствиями.

¹⁴⁰ Закон Республики Казахстан «О магистральном трубопроводе» от 22 июня 2012 г. № 20-V. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000020> (дата обращения: 27.12.2017).

Бланкетная диспозиция ст. 354 УК за установлением признаков правонарушения отсылает к специальным правилам, регламентирующим порядок строительства, эксплуатации или ремонта магистральных трубопроводов. К ним, в частности, относятся Закон РК «О магистральном трубопроводе» от 22 июня 2012 г.¹⁴⁰, Правила согласования проекта строительства нового магистрального трубопровода от 12 октября 2012 г.¹⁴¹, Правила эксплуатации магистральных газопроводов от 11 февраля 2013 г.¹⁴², Технический регламент «Требования к безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» от 17 ноября 2010 г.¹⁴³ и т. д.

Нарушение правил безопасности при строительстве магистральных трубопроводов означает отступление от требования к безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий, создавшее угрозу безопасного функционирования трубопровода (некачественная сварка или изоляция трубопровода в грунте, под водой; допуск прогиба труб сверх установленной нормы; применение бракованных материалов при сооружении запорной арматуры, компрессорных станций и т. д.). Так, 1 июня 1974 г. на заводе компании «Нипро» в г. Фликсборо (Англия) произошел мощный взрыв парового облака циклогексана с последующим крупным пожаром, приведший к колоссальным разрушениям. От взрыва и последующего пожара погибло 28 человек, 89 человек получили травмы различной степени тяжести. Расследование показало, что катастрофа произошла от разрушения тепловых компенсаторов на трубопроводе (перемычке между аппаратами), выполненных без соответствующих расчетов с конструктивными ошибками.

Нарушение правил при эксплуатации магистральных трубопроводов может заключаться в превышении или снижении давления в трубопроводе; передаче иной продукции; невнимательности при работе с контрольными и измерительными приборами; несвоевременном ремонте; непроведении профилактического осмотра автоматики, агрегатов; допуске к работе лиц,

¹⁴¹ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил согласования проекта строительства нового магистрального трубопровода» от 12 октября 2012 г. № 1305 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 г. № 628). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1200001305> (дата обращения: 27.12.2017).

¹⁴² Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил эксплуатации магистральных газопроводов» от 11 февраля 2013 г. № 111 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 г. № 628). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1300000111> (дата обращения: 27.12.2017).

¹⁴³ Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении технического регламента «Требования к безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» от 17 ноября 2010 г. № 1202. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1000001202> (дата обращения: 27.12.2017).

находящихся в состоянии опьянения, не прошедших инструктаж либо не имеющих специальной квалификации и т. д.

Нарушением правил при ремонте магистрального трубопровода может признаваться неустранение выявленного дефекта, установка некачественного оборудования, бракованных узлов и деталей. При этом обязательно следует установить, какой конкретно пункт указанных специальных нормативов и правил был нарушен виновным, что повлекло вредные последствия.

Следует подчеркнуть, что нарушения правил при строительстве или ремонте магистральных трубопроводов должны быть связаны с возможностью причинения вреда в процессе их эксплуатации. В иных случаях такие нарушения влекут ответственность по ст. 277 УК (Нарушение правил при ведении горных или строительных работ) или ст. 278 УК (Недоброкачественное строительство).

Состав рассматриваемого правонарушения сформулирован как материальный и для привлечения к уголовной ответственности лица требуется наступление общественно опасных последствий в виде средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 1), тяжкого вреда здоровью человека либо причинения крупного ущерба (ч. 2), смерти человека (ч. 3), двух или более лиц (ч. 4).

Для определения степени тяжести вреда здоровью человека необходимо назначение судебно-медицинской экспертизы. Признаки *тяжкого и средней тяжести вреда здоровью человека* указаны в п. п. 11 и 12 ст. 3 УК и определяются на основании Инструкции по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Под *крупным ущербом* в ст. 354 УК понимается ущерб, причиненный гражданину в размере, в сто раз превышающем месячный расчетный показатель, либо ущерб, причиненный организации или государству в размере, в пятьсот раз превышающем месячный расчетный показатель. Кроме прямого имущественного вреда данный термин охватывает также экологический, организационный и иной вред (значительное заражение или загрязнение окружающей среды, выброс газов; перерыв в движении автомашин, судов, поездов, самолетов; дезорганизация работы предприятий, учреждений и т. д.).

Понятие *смерти потерпевшего или потерпевших* должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Обязательным признаком объективной стороны рассматриваемого правонарушения, кроме деяния и перечисленных вредных последствий, является *причинная связь* между ними. При этом следует установить, что именно неправомерное воздействие на перемещаемую по магистральному тру-

бопроводу продукцию (нефть, газ и т. д.) привело к закономерным последствиям, указанным в ст. 354 УК. Если они наступили вследствие взаимодействия иных факторов (например, поражения током, разрушения фундамента и т. д.), ответственность по данной уголовно-правовой норме исключается.

Субъективная сторона рассматриваемого правонарушения характеризуется неосторожной формой вины. Лицо предвидит, что в результате нарушения правил о строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов могут наступить предусмотренные законом общественно опасные последствия, но без достаточных к тому оснований легкомысленно рассчитывает на их предотвращение либо не предвидит указанных последствий, хотя при должной внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть.

Мотив и цель деяния на квалификацию не влияют, но они должны учитываться при индивидуализации наказания.

Субъект правонарушения — любое физическое, вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, фактически осуществлявшее строительство, эксплуатацию или ремонт магистральных трубопроводов.

Рассматриваемое уголовное правонарушение следует отличать от умышленного повреждения или разрушения трубопроводов (ст. 355 УК) и их неосторожного повреждения или разрушения (ст. 356 УК). Деяние, предусмотренное ст. 354 УК, совершается путем нарушения специальных правил безопасности, регламентирующих строительство, эксплуатацию или ремонт магистральных трубопроводов, лицами, ответственными за их соблюдением. Деяния в ст. ст. 355 и 356 УК совершаются посторонними лицами путем повреждения или разрушения магистральных трубопроводов (умышленно или неосторожно).

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 354 УК, относится к уголовному проступку.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 354 УК, относятся к преступлениям небольшой тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 354 УК, относится к преступлению средней тяжести.

Статья 355. Умышленное повреждение или разрушение трубопроводов

1. Умышленное повреждение или разрушение трубопроводов, в том числе нефтегазопроводов, —

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок.

2. То же деяние:

1) повлекшее причинение по неосторожности тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека;

2) совершенное неоднократно;

3) совершенное группой лиц по предварительному сговору, — наказывается штрафом в размере до пяти тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок от двух до пяти лет, либо лишением свободы на тот же срок.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи:

1) повлекшее загрязнение окружающей среды;

2) повлекшее причинение крупного ущерба;

3) совершенное преступной группой;

4) повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается лишением свободы на срок от семи до десяти лет.

Трубопроводы являются специфичным видом транспорта, поскольку с их помощью осуществляется транспортировка жидких, газообразных, сыпучих и иных материалов на дальние расстояния. Содержимым трубопровода может быть нефть и нефтепродукты, газ и газовый конденсат, вода и другие жидкости, которые перемещаются под большим давлением.

Общественная опасность анализируемого правонарушения выражается в том, что умышленное повреждение или разрушение магистральных трубопроводов (нефтегазопроводов) способно причинить расстройство здоровья или гибель людей, влечет за собой большой материальный, организационный и экологический ущерб, иные тяжелые последствия.

Непосредственным объектом рассматриваемого правонарушения являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности эксплуатации магистрального трубопровода (нефтегазопровода). **Дополнительным объектом** деяния выступают жизнь и здоровье потерпевших, сохранность имущества. **Факультативным объектом** деяния может быть окружающая среда.

Предмет рассматриваемого правонарушения совпадает с признаками предмета деяния, предусмотренного ст. 354 УК.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 355 УК, заключается в следующих признаках: а) умышленном повреждении или разрушении трубопроводов; б) последствию в виде отклонения от установленного режима эксплуатации либо создания реальной угрозы причинения вреда здоровью людей или окружающей среде; в) причинной связи между деянием и вредными последствиями.

Под *умышленным повреждением* магистральных трубопроводов, в том числе нефтегазопроводов) следует понимать внешнее воздействие на целостность и структуру линейной части трубопровода и связанных в единый технологический комплекс устройств, оборудования, строений, зданий и других сооружений, приводящее их в частично или полностью непригодное для транспортировки груза (нефти, газа и т. д.) состояние, ремонт и восстановление которых требует значительных материальных затрат.

Под *умышленным разрушением* магистральных трубопроводов следует понимать полное уничтожение линейной части трубопровода и связанных в единый технологический комплекс устройств, оборудования, строений, зданий и других сооружений, в результате которого они утратили свои качественные свойства и потому дальнейшая их эксплуатация невозможна.

Способы умышленного повреждения или разрушения самые разные: взрыв, поджог, затопление, использование химических и радиоактивных веществ и т. д.

Состав данного правонарушения сформулирован как формально-материальный. По части первой ст. 355 УК деяние считается оконченным с момента повреждения или разрушения лицом магистральных трубопроводов.

Уголовный закон выделяет также квалифицированные и особо квалифицированные виды умышленного разрушения или повреждения магистральных трубопроводов (нефтегазопровода). Квалифицированным видом признается умышленное разрушение или повреждение магистральных трубопроводов (нефтегазопровода), повлекшее причинение по неосторожности тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека; совершенное неоднократно; совершенное группой лиц по предварительному сговору (ч. 2 ст. 355 УК).

Для определения степени тяжести вреда здоровью человека необходимо назначение судебно-медицинской экспертизы. Признаки *тяжкого и средней тяжести вреда здоровью человека* указаны в п. п. 11 и 12 ст. 3 УК и определяются на основании Инструкции по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министерства здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Согласно ст. 12 УК под правонарушением, *совершенным неоднократно*, следует понимать совершение двух или более деяний, предусмотренных ст. 355 УК или частью ст. 355 УК. Преступление и уголовный проступок не образуют между собой неоднократность. Анализируемое уголовное правонарушение не признается совершенным неоднократно, если за ранее совершенное уголовное правонарушение, предусмотренное ст. 355 УК, лицо было осуждено либо освобождено от уголовной ответственности по основаниям, установленным законом.

Под умышленным повреждением или разрушением магистральных трубопроводов, совершенным *группой лиц по предварительному сговору*, следует понимать совершение деяния, в котором участвовали лица, заранее договорившиеся о совместном совершении уголовного правонарушения (ст. 31 УК).

Особо квалифицированным следует считать умышленное повреждение или разрушение магистральных трубопроводов (нефтегазопроводов), повлекшее загрязнение окружающей среды; причинение крупного ущерба; совершенное преступной группой; повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 3 ст. 355 УК).

Согласно п. 41 Экологического кодекса РК *окружающая среда* — совокупность природных и искусственных объектов, включая атмосферный воздух, озоновый слой земли, поверхностные и подземные воды, земли, недра, растительный и животный мир, а также климат в их взаимодействии.

Загрязнение окружающей среды может выражаться в изъятии природных ресурсов свыше установленных нормативов, вызвавшем или вызывающем деградацию и истощение природных ресурсов или гибель живых организмов (п. 42).

Под *крупным ущербом* в ст. 356 УК понимается ущерб, причиненный гражданину в размере, в сто раз превышающем месячный расчетный показатель, либо ущерб, причиненный организации или государству в размере, в пятьсот раз превышающем месячный расчетный показатель. Кроме прямого имущественного вреда данный термин охватывает экологический, организационный и иной вред (значительное заражение или загрязнение окружающей среды, выброс газов; перерыв в движении автомашин, судов, поездов, самолетов, дезорганизация работы предприятий, учреждений и т. д.), наступивший в результате умышленного повреждения или разрушения трубопроводов.

Анализируемое правонарушение признается совершенным *преступной группой*, если оно совершено организованной группой, преступной организацией, преступным сообществом, транснациональной организованной группой, транснациональной преступной организацией, транснациональным преступным сообществом, террористической группой, экстремистской группой, бандой или незаконным военизированным формированием (ст. 31 УК).

Понятие *смерти потерпевшего* должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между деянием и наступившими вредными последствиями обязательно требуется установление *причинной связи*, ее отсутствие исключает ответственность лица по ст. 355 УК.

Субъективная сторона анализируемого деяния выражается в умышленной форме вины в виде прямого или косвенного умысла. Виновный осознает общественную опасность своих действий в виде разрушения или повреждения магистральных трубопроводов, предвидит реальную возможность или неизбежность наступления вредных последствий и желает или сознательно допускает их наступления.

К наступившим вредным последствиям в виде средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека либо смерти человека субъект может относиться неосторожно, но в целом такое правонарушение признается совершенным умышленно. В случае отсутствия у виновного умысла и установления неосторожной вины деяние должно квалифицироваться по ст. 356 УК (Неосторожное повреждение или разрушение трубопроводов).

Если повреждение или разрушение магистральных трубопроводов совершено с целью подрыва экономической безопасности или обороноспособности Республики Казахстан либо с целью хищения продукции (нефти, нефтепродуктов, газа и т. д.), то деяние должно квалифицироваться соответственно по ст. 184 УК (Диверсия) либо по совокупности ст. 355 УК и статьи УК об ответственности за хищение.

Умышленное повреждение или разрушение участков трубопровода (нефтегазопровода), представляющих собой ответвление от магистрального трубопровода, предназначенных для доставки продукции конкретным потребителям, влечет ответственность по ст. 202 УК (Умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества).

Субъектом правонарушения могут быть любые физические вменяемые лица, достигшие 16 летнего возраста.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 355 УК, относится к преступлению небольшой тяжести.

Уголовные правонарушения, предусмотренные ч. ч. 2 и 3 ст. 355 УК, относятся к преступлениям средней тяжести.

Статья 356. Неосторожное повреждение или разрушение трубопроводов

1. Повреждение или разрушение трубопроводов, в том числе нефтегазопроводов, совершенное по неосторожности, повлекшее отклонение от установленного режима эксплуатации либо создавшее реальную угрозу причинения вреда здоровью людей или окружающей среде, —

наказывается штрафом в размере до трехсот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до двухсот сорока часов, либо арестом на срок до семидесяти пяти суток.

2. То же деяние, повлекшее:

1) причинение по неосторожности тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека;

2) загрязнение окружающей среды;

3) причинение крупного ущерба;

4) по неосторожности смерть человека, —

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок.

Общественная опасность комментируемого правонарушения заключается в том, что повреждение или разрушение трубопроводов (нефтегазопроводов) влечет за собой большой материальный, организационный и экологический ущерб, ведет к гибели или увечью людей, другим тяжелым последствиям. Достаточно вспомнить гибель в 1998 г. возле г. Уфы множества пассажиров двух поездов от пожара и взрыва, причиной которых стала утечка газа из магистрального трубопровода.

Содержание **непосредственного, дополнительного и факультативно-го объектов** рассматриваемого правонарушения, а также его **предмета** совпадают с содержанием объектов и предмета правонарушения, предусмотренного ст. 355 УК.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 356 УК, заключается в следующих признаках: а) повреждении или разрушении трубопроводов; б) последствиях в виде отклонения от установленного режима эксплуатации либо создавшего реальную угрозу причинения вреда здоровью людей или окружающей среде; в) причинной связи между деянием и вредными последствиями.

Под **повреждением** магистральных трубопроводов, в том числе нефтегазопроводов) следует понимать нарушение целостности и структуры линейной части трубопровода и связанных в единый технологический комплекс устройств, оборудования, строений, зданий и других сооружений, приводящее их в негодное для транспортировки груза (нефти, газа и т. д.) состояние, ремонт и восстановление которых требуют значительных материальных затрат.

Под *разрушением* магистральных трубопроводов следует понимать полное уничтожение линейной части трубопровода и связанных в единый технологический процесс устройств, оборудования, строений, зданий и других сооружений, дальнейшая эксплуатация которых невозможна.

Причиной повреждения или разрушения магистральных трубопроводов может быть, например, наезд какого-либо транспортного средства (трактора, грейдера и т. п.) в процессе эксплуатации или нарушение правил безопасности при проведении в непосредственной близости от трубопровода строительных, ремонтных, земляных работ, лесных разработок и т. д.

Неосторожное повреждение или разрушение участков трубопровода, представляющих собой ответвление от магистрального трубопровода, предназначенных для доставки транспортируемого материала конкретным потребителям, влечет ответственность по другим статьям УК — ст. 204 УК (Неосторожное уничтожение или повреждение имущества) или ст. 277 УК (Нарушение правил безопасности при ведении горных или строительных работ), так как предметом анализируемого деяния они не являются.

Состав данного правонарушения формально-материальный и считается оконченным с момента наступления последствия в виде отклонения от установленного режима эксплуатации либо создания реальной угрозы причинения вреда здоровью людей или окружающей среде как результат совершенных действий.

Эксплуатация магистрального трубопровода заключается в деятельности, необходимой для непрерывного, надлежащего и эффективного функционирования магистрального трубопровода в целях транспортировки по нему продукции, включающей, в том числе, техническое обслуживание, ремонт, техническое диагностирование и оперативно-диспетчерское управление (ст. 1 Закона РК «О магистральном трубопроводе» от 22 июня 2012 г.¹⁴⁰). В этом смысле под *отклонением от установленного режима эксплуатации* вследствие повреждения или разрушения следует понимать снижение или прекращение транспортировки продукции, перерыв подачи энергоснабжения, превышение или снижение давления внутри трубы, выход из строя контрольно-измерительных приборов, перекачивающих установок и т. д.

Под *созданием реальной угрозы* причинения вреда здоровью людей или окружающей среде следует понимать обстановку, которая возникла в результате совершенных действий и грозила причинением легкого, средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека, существенным загрязнением окружающей среды в результате утечки нефти и нефтепродуктов, газов, жидкости, дезорганизации работы предприятий, учреждений и т. д. О степени серьезности грозящей опасности причинения такого вреда необходимо судить исходя из обстоятельств конкретного уголовного дела.

В части 2 рассматриваемой статьи установлена ответственность за то же деяние, повлекшее по неосторожности: а) причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью людей; б) загрязнение окружающей среды; в) причинение крупного ущерба; г) смерть человека.

Признаки *тяжкого и средней тяжести вреда здоровью человека* указаны в п. п. 11 и 12 ст. 3 УК. Степень тяжести вреда здоровью человека определяется судебно-медицинской экспертизой, которая осуществляется в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.⁹⁵

Согласно п. 41 Экологического кодекса РК *окружающая среда* — совокупность природных и искусственных объектов, включая атмосферный воздух, озоновый слой земли, поверхностные и подземные воды, земли, недра, растительный и животный мир, а также климат в их взаимодействии. *Загрязнение окружающей среды* может выражаться в изъятии природных ресурсов свыше установленных нормативов, вызвавшее или вызывающее деградацию и истощение природных ресурсов или гибель живых организмов (п. 42).

Под *крупным ущербом* в ст. 356 УК понимается ущерб, причиненный гражданину в размере, в сто раз превышающем месячный расчетный показатель, либо ущерб, причиненный организации или государству в размере, в пятьсот раз превышающем месячный расчетный показатель. Данный термин охватывает также экологический, организационный и иной вред (значительное заражение или загрязнение окружающей среды, выброс газов; перерыв в движении автомашин, судов, поездов, самолетов, остановка работы предприятий, учреждений и т. д.), который может наступить в случае повреждения или разрушения магистральных трубопроводов.

Понятие *смерти потерпевшего* должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Между деянием и наступившими вредными последствиями обязательно требуется установление *причинной связи*, ее отсутствие исключает ответственность лица по ст. 356 УК.

Субъективная сторона анализируемого деяния выражается в неосторожной вине в виде самонадеянности или небрежности. Субъект самонадеянности предвидит возможность наступления вредных последствий в результате совершения указанных действий, но без достаточных к тому оснований рассчитывает на их предотвращение. Отсутствие предвидения последствий при наличии обязанности и возможности их предвидения характеризует субъекта небрежности.

Если будет установлено, что виновный предвидел реальную возможность наступления вредных последствий своих действий, желал или сознательно допускал их наступления, то его действия следует квалифицировать по ст. 355 УК (Умышленное разрушение или повреждение трубопроводов).

Субъектом рассматриваемого правонарушения могут быть любые физические вменяемые лица, достигшие 16-летнего возраста.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 356 УК, относится к уголовному проступку.

Уголовное правонарушение, предусмотренные ч. 2 ст. 356 УК, относятся к преступлению небольшой тяжести.

Статья 360. Нарушение правил международных полетов

1. Несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов —

наказывается штрафом в размере до трех тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее смерть человека или иные тяжкие последствия, —

наказывается лишением свободы на срок от трех до десяти лет.

Общественная опасность комментируемого правонарушения заключается в том, что нарушается суверенитет Республики Казахстан над ее воздушным пространством, создается угроза неприкосновенности Государственной границы, возникновения межгосударственных конфликтов.

Деяние представляет собой особую разновидность посягательства на неприкосновенность Государственной границы, поскольку оно совершается с использованием воздушного судна. Достаточно вспомнить уголовное дело немецкого студента Матиаса Руста, который на легкомоторном самолете «Цессна» в 1987 г. совершил несанкционированный влет в воздушное пространство бывшего СССР и посадил самолет на Красной площади в Москве.

Как гласит ст. 2 Закона РК от 15 июля 2010 г. «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»⁵, «Республике Казахстан принадлежит полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством, расположенным над сухопутной и водной территорией Республики и ее территориальными водами. Воздушное пространство Республики Казахстан является частью ее государственной территории».

Непосредственным объектом правонарушения являются общественные отношения в сфере неприкосновенности Государственной границы Республики Казахстан и обеспечения безопасности международного полета воздушных судов.

Вид воздушного транспортного средства не имеет значения, им может быть самолет, вертолет, дирижабль, воздушный шар и т. д.

Объективная сторона деяния выражается в несоблюдении указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или ином нарушении правил международных полетов.

Диспозиция уголовно-правовой нормы бланкетная, поэтому для установления признаков правонарушения следует обратиться к нормативным актам, регламентирующим порядок и процедуру выполнения международных полетов. К ним, в частности, относятся Законы РК «О Государственной границе Республики Казахстан» от 16 января 2013 г.¹⁴⁴, «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 г.⁵, Основные правила полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан от 18 января 2012 г.¹⁰³, Правила производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан от 3 июля 2011 г.¹⁴⁵, Основные направления развития гражданской авиации и меры по повышению безопасности полетов в государствах — участниках СНГ, утвержденные решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 22 ноября 2007 г.¹⁴⁶, Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.¹⁴⁷

Международным называется полет воздушного судна (как национально-го, так и иностранного) с пресечением воздушной границы Республики Казахстан с другими государствами. Полеты воздушных судов независимо от их ведомственной принадлежности выполняются по специально установленным международным воздушным трассам и маршрутам на основании и в соответствии с условиями:

¹⁴⁴ Закон Республики Казахстан «О Государственной границе Республики Казахстан» от 16 января 2013 г. № 70-V. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1300000070> (дата обращения: 28.12.2017).

¹⁴⁵ Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан» от 3 июля 2011 г. № 419 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 22 августа 2011 г. № 7136). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007136> (дата обращения: 28.12.2017).

¹⁴⁶ Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств «Об Основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах — участниках СНГ» от 22 ноября 2007 г. URL: http://adilet.zan.kz/rus/doc/s/H070000354_ (дата обращения: 28.12.2017).

¹⁴⁷ Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) (с изм. и доп. по сост. на 10 мая 1984 г.). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1007543#pos=0;0 (дата обращения: 28.12.2017).

1) международных договоров, участницей которых является Республика Казахстан;

2) законодательства Республики Казахстан в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации;

3) специальных разрешений на выполнение разовых полетов, выдаваемых компетентными органами соответствующих иностранных государств.

Запрос на получение специального разрешения на полет в воздушном пространстве иностранного государства воздушного судна Республики Казахстан препровождается в иностранные государства уполномоченным органом, осуществляющим внешнеполитическую деятельность, в случаях:

- международных полетов государственной и (или) экспериментальной авиации Республики Казахстан;

- международного полета гражданского воздушного судна Республики Казахстан, перевозящего должностных лиц, определяемых решением Правительства Республики Казахстан.

В соответствии с Законами РК «О Государственной границе Республики Казахстан» от 16 января 2013 г.¹⁴⁴, «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 г.⁵ пересечение Государственной границы Республики Казахстан в воздушном пространстве выполняется воздушными судами в местах пересечения ее международными трассами или по воздушным коридорам, специально выделенным для этих целей в порядке, установленном Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан.

Международный полет должен выполняться экипажем воздушного судна в строгом соответствии с требованиями режимных правил границ воздушного пространства. Согласно Закону РК «О Государственной границе»¹⁴⁴ воздушным судам при следовании от государственной границы до пунктов пропуска или в обратном направлении, а также транзитном пролете через воздушное пространство Республики Казахстан запрещаются:

1) посадка (вылет) в аэропорты или аэродромы, не являющиеся международными, не указанные в плане полета, а также вне аэропортов и аэродромов;

2) отклонение от установленных (рекомендованных) коридоров и маршрутов следования, пролет над территорией запретных зон и зон ограниченный полетов, публикуемых в документах аэронавигационной информации;

3) высадка (посадка) людей, выгрузка (погрузка) любых грузов и товаров (ст. 17).

При выполнении международного полета в воздушном пространстве иностранного государства, в случае требования уполномоченного органа иностранного государства о принудительной посадке на указанном аэро-

дроме, экипаж гражданского воздушного судна Республики Казахстан обязан выполнить это требование. Нарушение отдельных, предусмотренных уголовных законом требований при определенных условиях образует состав правонарушения, предусмотренного ст. 360 УК.

Законом называют наиболее вероятные способы нарушения указанных правил, которые характеризуют объективную сторону рассматриваемого деяния. Ими могут быть несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета.

Несоблюдение указанного в разрешении маршрута полета выражается в уклонении от намеченного, установленного и санкционированного уполномоченными на это специальными органами курса следования воздушного судна.

Несоблюдением мест посадки признается осуществление промежуточной или конечной посадки в не указанном в разрешении пункте (аэропорте, аэродроме).

Несоблюдение воздушных ворот заключается в перемещении воздушного судна по воздушному коридору с нарушением заданных в разрешении параметров полета.

Несоблюдением высоты полета следует признавать несоблюдение расстояния по вертикали от уровня, принятого за начало отсчета значений высоты и до воздушного судна.

Иные нарушения международных правил полетов могут проявиться в пересечении границы без разрешения или с просроченным разрешением, отключении дальней связи, неподчинении требованию совершить принудительную посадку и т. д.

Ответственность по ст. 360 УК исключается, если нарушения были допущены в результате сложных метеорологических условий, стихийного бедствия, катастрофы, аварии на воздушном судне, угрожающих жизни или здоровью экипажа и пассажиров (пожар, разгерметизация и т. п.), либо противоправных действий (например, захват или угон воздушного судна).

Местом совершения правонарушения является территория Республики Казахстан, включающая в себя воздушное пространство, сухопутную и водную территорию с ее территориальными водами. Правонарушением будет признаваться как влет в воздушное пространство Казахстана, так и вылет из него.

Часть первая ст. 360 УК имеет формальный состав. Деяние считается оконченным с момента нарушения соответствующих пунктов правил международных полетов на территории Республики Казахстан.

Условием привлечения лица к ответственности по ч. 2 ст. 360 УК является наступление смерти человека или иных тяжких последствий. Понятие

смерти человека должно трактоваться так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Согласно разъяснению в п. 4 ст. 3 УК, под *иными тяжкими последствиями* в смысле ст. 360 УК следует понимать смерть двух или более лиц; самоубийство потерпевшего (потерпевшей) или его (ее) близкого (близких); причинение тяжкого вреда здоровью; причинение тяжкого вреда здоровью двух или более лиц; массовое заболевание, заражение, облучение или отравление людей; ухудшение состояния здоровья населения, окружающей среды; наступление техногенного или экологического бедствия, чрезвычайной экологической ситуации; причинение крупного или особо крупного ущерба; срыв исполнения поставленных высшим командованием задач; создание угрозы безопасности государства, катастрофу или аварию и др.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется умышленной виной в виде прямого умысла. Виновный сознает, что нарушает правила международных полетов и желает их нарушить (ч. 1 ст. 360 УК).

Осознание факта нарушения указанных правил, предвидение возможности или неизбежности наступления вредных последствий и желание их наступления, либо нежелание, но сознательное их допущение характеризуют субъекта деяния, предусмотренного ч. 2 ст. 360 УК. *Мотив* и *цель* деяния на квалификацию не влияют.

Субъект комментируемого правонарушения — физические вменяемые лица, достигшие 16 лет, граждане Республики Казахстан, а также иностранцы. Ими, как правило, являются члены экипажа воздушного судна (командир, второй пилот, штурман и др.), непосредственно осуществляющие пилотирование и отвечающие за соблюдение правил международного полета.

Субъектами деяния могут быть также пассажиры воздушного судна и другие лица, принудившие членов экипажа судна к нарушению правил международных полетов. В этом случае члены экипажа должны признаваться действующими в состоянии крайней необходимости, что исключает их ответственность.

Нарушение правил международных полетов нередко сопряжено с нарушением правил безопасности движения на воздушном транспорте (ст. 344 УК). Если нарушение повлекло вредные последствия в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, гибели людей, крупного ущерба, то ответственность наступает по совокупности ст. ст. 344 и 360 УК.

Если нарушение правил международных полетов сопряжено с контрабандой (ст. ст. 234, 286 УК), актом терроризма (ст. 255 УК), захватом заложников (ст. 261 УК), угоном или захватом воздушного судна (ст. 270 УК), не-

обходима квалификация по совокупности ст. 360 УК и статей об указанных правонарушениях.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 360 УК, относится к преступлению небольшой тяжести.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 360 УК, относится к преступлению средней тяжести.

3 НАКАЗУЕМОСТЬ И НАКАЗАНИЕ ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ

В системе мер, осуществляемых в целях предупреждения правонарушений, важную роль играет уголовное наказание. Назначение наказания — важнейший этап реализации уголовной ответственности и осуществления задач правосудия. Каждому конкретному преступлению должно соответствовать справедливое наказание, наиболее полно способствующее осуществлению его целей. На это важное обстоятельство обращает внимание судов Верховный Суд РК в постановлении «О соблюдении судами законности при назначении наказания» от 30 апреля 1999 г.¹⁴⁸, указав, что «каждое уголовное дело, независимо от характера и тяжести совершенного преступления, служебного и общественного положения обвиняемого, должно разрешаться в точном соответствии с законом. Ничто не может быть признано оправдывающим нарушение законности».

При назначении наказания суды, согласно ст. 52 УК, должны руководствоваться общими началами назначения наказания. Это означает, что суд применяет к преступнику конкретную меру уголовно-правового воздействия в пределах, установленных соответствующей статьей закона, предусматривающей ответственность за совершение преступления, в точном соответствии с характером и степенью общественной опасности содеянного, личностью виновного и иными обстоятельствами дела, смягчающими и отягчающими ответственность. Этим, по мысли законодателя, максимально обеспечивается реализация основополагающих принципов законности, справедливости, экономии уголовной репрессии, а также достижение всех целей наказания.

Данное положение закона следует в полной мере учитывать при рассмотрении дел о транспортных правонарушениях, подавляющее большинство которых совершается по неосторожности. Вместе с тем перед судами стоит довольно сложная задача по разрешению широкого круга вопросов, связанных со спецификой анализируемых преступных деяний, для обеспечения четкого дифференцированного подхода к их наказуемости.

Первый из них заключается в известном в доктрине уголовного права положении о том, что лица, совершившие неосторожное преступление, облада-

¹⁴⁸ Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О соблюдении судами законности при назначении уголовного наказания» от 30 апреля 1999 г. № 1. URL: <http://sud.gov.kz/rus/legislation/CAT01/79696/1999> (дата обращения: 28.12.2017).

ют более высокими, чем умышленные преступники, ценностными ориентирами и, следовательно, представляют гораздо меньшую опасность для общества. «Учитывая, что деформация личности неосторожного преступника все-таки менее значительна, чем умышленного, — пишет А. И. Чучаев, — требуется и меньшая степень воздействия на нее в процессе исполнения наказания. Оно будет направлено на изменение социально-нравственных установок лица, искоренение самонадеянного и небрежного отношения к порученному делу, воспитание у него высокой ответственности и дисциплинированности»^{149, 68—71}.

Неосторожные преступники не нуждаются в применении таких же строгих мер наказания, как лица, совершившие преступления умышленно. Такой подход отвечает современному состоянию общественного правосознания, что не может не учитываться законодателем в процессе пенализации неосторожных транспортных правонарушений.

При назначении наказания за неосторожные транспортные правонарушения следует иметь в виду различную степень общественной опасности самих неосторожных деяний и существенную неоднородность лиц, их совершающих. Опасность таких деликтов определяется сферой деятельности человека, в которой они совершаются, степенью их распространенности, высокой вероятностью и тяжестью вредных последствий, наличием или отсутствием источника повышенной опасности и другими обстоятельствами, подлежащих обязательному установлению в ходе судебного разбирательства. Что касается субъекта, то в одних случаях это может быть индивид, который с точки зрения социальных, нравственных, мировоззренческих и других параметров характеризуется весьма положительно.

В других же случаях решающую роль в совершении неосторожного деликта могут играть отрицательные социальные позиции личности виновного, ее асоциальная направленность. В этой связи вид и объем применяемого наказания должен быть различен. Правильным представляется вывод Ю. В. Голика, что «если в отношении случайных преступников иногда сам факт осуждения и вынесения приговора от именно государства является достаточно действенной воспитательной мерой, то в отношении злостных преступников иногда бывает недостаточно нескольких лет трудового воспитания»^{150, 95—102}.

Именно в строгом учете индивидуальных особенностей той или иной категории преступников проявляется социальная роль наказания, его возмо-

¹⁴⁹ Чучаев А. И. Проблема наказания за неосторожные преступления // Проблемы уголовно-правовой борьбы с преступностью. — М., 1989.

¹⁵⁰ Голик Ю. В. Некоторые вопросы применения наказания к случайным преступникам // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

жность быть подлинно действенным средством в борьбе с неосторожными транспортными правонарушениями. В противном случае любое из назначаемых судом наказаний неизбежно будет нести только карательный элемент.

Наконец, при рассмотрении дел данной категории правонарушений следует учитывать факторы психологического порядка, которые оказывают значительное влияние на общепредупредительный эффект наказания.

Во-первых, превентивное воздействие уголовно-правовых мер осуществляется, как известно, на сознательном уровне. Например, умышленное совершение деяния наряду с осознанием общественно опасного характера своего действия или бездействия обязательно предполагает и предвидение лицом вредных последствий и наказания. Неосторожно же действующий субъект не всегда осознает, что совершает деяние (например, при преступной небрежности), поскольку не предвидит возможности причинения вреда, поэтому чаще всего не задумывается об угрозе наказания. В подавляющем большинстве случаев угрозе применения мер уголовно-правового воздействия противостоит сила привычки, автоматизм поведения, основанный на опыте повседневной предшествующей деятельности. Следовательно, страх перед возможным применением к нему мер уголовной репрессии не является фактором, сдерживающим от совершения деяния.

Во-вторых, многочисленные исследования криминологов показывают, что постоянный «пресс» возлагаемой на водителей, машинистов, операторов технических систем, других производственных работников любого рода ответственности постепенно вырабатывает своего рода иммунитет к угрозе возможного наказания и притупляет действие сдерживающих механизмов. Снижению психологической сопротивляемости правонарушениям и устранимому значению возможного наказания в немалой степени способствует также благополучный исход сложных ситуаций, связанных с частыми нарушениями специальных правил, а главное — ненаказуемость множества систематических нарушений, которые невозможно постоянно контролировать.

Объективную оценку исправительного и превентивного эффекта назначенного уголовного наказания крайне затрудняет также отсутствие в неосторожных преступлениях рецидива. Мы разделяем вывод ученых о том, что наказание в отношении лиц, совершивших деяние по неосторожности, носит ограниченный и относительный характер^{151, 120—132}.

Вместе с тем отмеченные противоречия в общественной опасности неосторожных деяний и личности неосторожных преступников отнюдь не ме-

¹⁵¹ Золотов Б. П. Общественная опасность неосторожных преступлений и проблема эффективности наказания за их совершение // Проблемы борьбы с преступлениями, совершаемыми по неосторожности. — М., 1982.

няют сущности наказания как правового института и не принижают его роли в борьбе с рассматриваемым видом преступности. Напротив, «неосторожное причинение вреда заключает в себе все те элементы общественной и государственной опасности и вредоносности, которые служат основанием применения уголовного закона, — справедливо отмечал еще в XIX в. видный российский юрист Н. С. Таганцев. — Наказывая неосторожность, государство осуществляет общие задачи наказания: с одной стороны, побуждая наказываемого быть более внимательным к своим действиям и их возможным результатам, а с другой — укрепляя в общественном сознании идею о необходимости быть внимательным и об опасности непредусмотрительности и, наконец, успокаивают общественное сознание, взволнованное проявлением легкомыслия, сомнения, неряшливости, повлекших десятки, а иногда и сотни жертв»¹⁵².

В этой связи необходим компромисс, который заключается в установлении специфических мер уголовно-правового воздействия к лицам, совершающим деяния по неосторожности, которые максимально учитывали бы их индивидуальные особенности и принципиально отличались от наказуемости умышленных преступлений. Для этого следует, прежде всего, разрешить проблему адекватного отражения санкцией соответствующих норм характера и степени общественной опасности запрещаемого деяния, видов и пределов наказания, дифференцированных применительно к различным категориям неосторожных деяний. Это весьма трудная и нелегкая задача для законодателя, так как в силу слабой разработанности теории пенализации, приемов и способов законодательной техники, использования не совсем удачных решений аналогичных вопросов в законодательстве других стран и других объективных причин, такой цели достичь не всегда удастся. Показателен в этом отношении подход законодателя к пенализации норм об ответственности за транспортные правонарушения нового уголовного законодательства РК. В процессе правовой реформы в санкции статей УК были внесены существенные изменения. Как отмечалось ранее, десять составов транспортных правонарушений, предусмотренных в ч. 1 ст. ст. 345, 346, 348, 349, 351, 353, 354, 356, 358, 359 УК, предусматривают наказания, не связанные с лишением свободы, поэтому они являются уголовными проступками и не влекут за собой судимости. Остальные же составы, в которых предусмотрено наказание в виде лишения свободы, являются преступлениями. Именно такие составы имеют определенные недостатки.

Проведенный анализ обнаружил крайний разброс санкций статей УК о правонарушениях, влекущих одинаковые вредные последствия, их несогла-

¹⁵² Таганцев Н. С. Курс русского уголовного права. Часть Общая. — СПб., 1878. Кн. 1.

сованность между собой. Например, за неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, может быть назначено наказание в виде лишения свободы сроком до двух лет (ч. 1 ст. 357 УК). Непринятие должных мер капитаном одного из столкнувшихся в море или на водном пути судов для спасения другого судна, повлекшее по неосторожности гибель судна или иные тяжкие последствия, наказывается арестом до шестидесяти суток (ч. 2 ст. 357 УК).

За нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта (ч. 2 ст. 344 УК), повлекшее по неосторожности смерть человека, виновный наказывается лишением свободы до семи лет; то же последствие умышленного приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения (ч. 2 ст. 350 УК) — от трех до восьми лет.

Последствия в виде смерти двух или более лиц по ч. 3 ст. ст. 344, 345 УК караются лишением свободы от четырех до десяти лет и от пяти до десяти лет соответственно. За такие же последствия, ставшие результатом недоброкачественного ремонта транспортных средств, виновный наказывается лишением свободы сроком от четырех до семи лет (ч. 4 ст. 348 УК). Между тем данные неосторожные посягательства не более опасны, чем неосторожное причинение смерти (ст. 104 УК), поэтому не должны наказываться жестче. Другой недостаток их пенализации в том, что максимальный размер санкций ряда норм (ст. ст. 344, 345, 348, 351, 354 УК) об ответственности за причинение менее тяжких последствий превышает минимальный порог санкций этих же норм об ответственности за более тяжкие последствия. В частности, нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека, наказывается лишением свободы на срок до четырех лет (ч. 2 ст. 351 УК), то же деяние, повлекшее смерть двух или более лиц — лишением свободы на срок до четырех лет (ч. 3 ст. 351 УК). Такая ситуация может привести к тому, что виновный за совершение менее тяжкого вида посягательства будет наказываться более строго, чем за его квалифицированный вид.

Несовершенство отечественного уголовного законодательства проявляется и в различной юридической оценке, которую получили одинаковые по своей социальной сущности неосторожные транспортные правонарушения. Например, нарушение специальных правил при наличии последствий в виде смерти двух или более потерпевших по ч. 3 ст. ст. 344, 345, ч. 3 ст. ст. 350, 354 УК влекут наказание в виде лишения свободы на срок до десяти лет, а по ч. 4 ст. 348, ч. 2 ст. 353 УК — лишение свободы сроком от четырех до семи лет и до пяти лет соответственно. Более того, санкции некоторых норм (ч. 3 ст. ст. 344, 345, 348, 359, 354, 356 УК), как в УК КазССР 1959 г. и УК РК

1997 г., равны санкциям ряда статей об ответственности за тяжкие умышленные преступления (ст. 106, ст. 126 УК и др.).

Вряд ли отмеченное положение может в достаточно полной мере обеспечивать дифференцированный подход к назначению наказания за неосторожные транспортные деяния. Приходится констатировать, что санкции многих статей УК чрезмерно завышены или же, напротив, необоснованно занижены либо имеют неоправданно большие интервалы между верхними и нижними пределами и поэтому не соответствуют в полном объеме ни характеру и степени общественной опасности этих преступлений, ни особенностям личности преступников, их совершивших. В этой связи мы согласны с утверждением А. И. Коробеева, что проблема определения истинной степени общественной опасности запрещаемых деяний заключается в том, что ранжирование преступлений по степени тяжести производится не путем объективного измерения количества и качества заключенной в них вредоносности, а благодаря лишь ориентации на санкцию, конструируемую законодателем зачастую произвольно. В связи с этим не санкция должна определять примерную тяжесть криминализируемых деяний: в самом деянии необходимо искать мерило, критерий его общественной опасности^{139, 265}.

Наличие завышенных санкций свидетельствует о неоправданном расчете на эффективность суровых мер, ведет к переоценке средств уголовной репрессии и дальнейшему обострению проблемы соотношения целей наказания за неосторожные деликты. «Чем более стереотипным является неосторожное поведение, чем более сложный характер носит повседневная деятельность в сфере использования технических систем, чем более проблемный характер имеет криминологическая ситуация, тем в меньшей степени приходится рассчитывать на эффективность строгих санкций», — обоснованно замечает В. Е. Квашиц. Остается предположить, что законодатель конструировал столь жесткие санкции, преследуя исключительно общепреventивные цели^{153, 190}.

Согласно ст. 39 УК наказание есть мера государственного принуждения, назначаемая по приговору суда, применяемая к виновному в целях восстановления социальной справедливости, а также исправления осужденного и предупреждения совершения новых уголовных правонарушений как осужденным, так и другими лицами. Если исходить из того, что санкции большинства статей о неосторожных правонарушениях не в полной мере учитывают их специфику, о чем красноречиво свидетельствует судебная практи-

¹⁵³ Квашиц В. Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. — Владивосток, 1986.

ка, то следует прийти к выводу, что любое из назначаемых судом наказаний носит значительный карательный элемент.

Разумеется, цели общего предупреждения должны преследоваться, но вполне очевидно, что достигать их нужно не за счет других целей, стоящих перед наказанием. Кроме того, правоприменительная практика убедительно свидетельствует о том, что чрезмерный объем правовых ограничений отрицательно влияет на правосознание граждан. Общество неоднородно и состоит из различных групп, слоев, в которых бытуют разные нормы поведения, традиции, обычаи. Наконец, люди отличаются друг от друга характером, развитием интеллекта, морально-волевой сферой. Все эти отличия самым существенным образом усиливают или ослабляют общепредупредительное воздействие закона. В связи с этим мы полагаем, что проявление силы уголовного закона заключается в сужении сферы его действия. Вспомним следующее известное предостережение К. Маркса: «Какое право вы имеете наказывать меня для того, чтобы исправлять и устрашать других?». С этой точки зрения определяющей целью наказания при установлении максимальных сроков лишения свободы должны выступать цели специальной превенции, что предполагает в процессе совершенствования уголовного законодательства определенные корректировки, прежде всего, верхних границ этого вида наказания.

Напомним, что максимальный срок наказания в виде лишения свободы за некоторые неосторожные транспортные преступления в УК КазССР до реформы уголовного законодательства составлял пятнадцать лет. Учитывая многоплановую специфику этих посягательств, ряд ученых (В. Е. Квашиш, П. С. Дагель, А. И. Парог, В. А. Нерсесян и др.) обоснованно полагал, что сроки наказания за их совершение могли бы быть снижены до десяти лет.

Другие авторы (А. И. Плотников) считали, что такое предложение не в полной мере учитывает большое разнообразие транспортных преступлений и высокой вероятности наступления тяжких последствий. В качестве примера приводился ряд крупных авиа и железнодорожных катастроф, случившихся в разное время и повлекших многочисленные жертвы. Вот почему в отдельных случаях справедливым и соответствующим опасности преступления могло бы быть наказание на срок свыше десяти лет.

Действительно, тяжесть наступивших от деяния последствий во многом определяет общественную опасность неосторожного преступления, влияет на его квалификацию, вид и размер санкций, а также на конструкции статей. Многие исследователи проблемы борьбы с неосторожной преступностью справедливо отмечают, что тяжесть последствий имеет также большое психологическое значение и нередко в такой степени довлеет над судом, что приводит к недооценке других обстоятельств дела, к назначению весьма суровых мер наказания, не всегда соответствующих характеру содеянного и общест-

венной опасности личности виновного. Иными словами, оценка тяжести совершенного преступления при назначении наказания вольно или невольно становится оценкой того, кто совершил преступление. Однако наступившие вредные последствия при всей своей значимости не могут служить единственным критерием дифференциации и индивидуализации ответственности и наказания за неосторожные преступления, далеко не всегда являются показателем общественной опасности преступления. Как отмечалось выше, грубейшая неосторожность может закончиться благополучно, в то время как даже легкая неосмотрительность, простая забывчивость в определенных условиях влекут значительный ущерб, приводят к человеческим жертвам, случайным для субъекта.

Наступлению вредных последствий могут способствовать особенности ситуации, поведение иных лиц (например, потерпевшего), используемые технические средства, системы и механизмы. «Поэтому не характер причиненного последствия, а прежде всего характер нарушения правил безопасности определяет отношение субъекта к интересам общества и характеризует самого субъекта, поэтому и предупреждение неосторожных преступлений как в порядке профилактики, так и мерами уголовной ответственности должно быть ориентировано на предупреждение нарушений правил безопасности, а не на предупреждение преступных последствий, которые субъект либо вообще не предвидит, либо рассчитывает предотвратить», — подчеркивал П. С. Дагель^{154, 34–54}.

На этом основании мы полагаем, что преступные последствия неосторожного деяния не адекватны самим нарушениям правил безопасности, не могут характеризовать социальный облик, степень десоциализации, общественную опасность правонарушителя, следовательно, служить единственно определяющим критерием дифференциации и наказания.

Вид и размер назначаемого наказания должны зависеть и от других обстоятельств, подлежащих установлению, — характера нарушения тех или иных правил безопасности, отношения виновного к такому нарушению, его поведения после совершения деяния, обстоятельств ситуации и других факторов, влияющих на юридическую оценку посягательства. Правильную позицию в этом вопросе занимает Верховный Суд РК в постановлении «О соблюдении судами законности при назначении уголовного наказания» от 30 апреля 1999 г.¹⁴⁸, требуя от нижестоящих судов при рассмотрении уголовных дел неукоснительно соблюдать общие начала назначения наказания, а также учиты-

¹⁵⁴ Дагель П. С. О смешанной форме вины в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Проблемы борьбы с преступлениями, совершаемыми по неосторожности. — М., 1982.

вать категорию тяжести преступления, характер, мотивы, способ, обстоятельства совершения преступления, личность подсудимого.

В соответствии с этим руководящим разъяснением судьи при рассмотрении дел о неосторожных преступлениях обоснованно ориентируются не только на тяжесть последствий, но и на «качество» поведения субъекта и другие обстоятельства, имеющие значение по делу. В частности, нами замечено, что средний срок наказания осужденным, скрывшимся с места дорожно-транспортного происшествия, при прочих равных условиях выше, чем у осужденных, оставшихся на месте преступления с целью оказания пострадавшим помощи. Полагаем, что перенос упрека с вредных последствий на само деяние в практике судов применительно к неосторожным деяниям устраняет, с одной стороны, сложность, а, порой, и невозможность установления случайного характера причинных связей, а с другой — значительно расширяет возможности для индивидуализации наказания виновным.

Из сказанного следует вывод, что усиление борьбы с преступной неосторожностью не только не означает необходимости усиления наказаний, но, напротив, требует обоснованного снижения чрезмерно завышенных санкций, т. е. цели наказания могут быть достигнуты и без применения столь суровых репрессивных мер. Мы убеждены, что рациональный подход к пенализации общественно опасных посягательств должен оставаться одним из принципиальных положений современной уголовной политики республики. В известной степени такой подход возобладал при проведении реформы отечественного уголовного законодательства, УК Азербайджана, Российской Федерации, Таджикистана, Узбекистана, Украины и других стран ближнего зарубежья, когда максимальный срок наказания в виде лишения свободы за некоторые неосторожные транспортные преступления был снижен с пятнадцати до десяти лет.

Полностью разделяя это законодательное решение, вместе с тем считаем, что максимальный размер данного вида наказания за деяния, предусмотренные в ст. ст. 344, 345, 346, 350, 354, 358, 360, 463, 464, 465, 466 УК, следует отразить максимально точно в соответствии с их реальным характером и степенью общественной опасности.

Изучив практику назначения судами республики наказания за преступление, предусмотренное ст. 345 УК, мы установили, что фактическая наказуемость не всегда согласуется с их законодательной оценкой, наблюдается широкое назначение наказаний, явно тяготеющих к минимуму санкции данной нормы. Достаточно сказать, что подавляющее большинство (свыше 90 %) осужденных по ч. ч. 2 и 3 данной статьи приговаривались к сроку, не превышающему восьми лет, и лишь 2,56 % назначенных наказаний были определены судами в интервале от восьми до десяти лет.

Как видим, судебная практика достаточно объективно отражает те критерии наказуемости, с учетом которых следует реально оценивать общественную опасность транспортных правонарушений. В этой связи указанные верхние пределы санкций вышеуказанных статей едва ли можно признать мерилем истинной степени их общественной опасности. Правильно отметил П. С. Дагель, что «в отношении неосторожных преступлений в сфере использования техники наблюдается известный разрыв между пенализацией в законе и в судебной практике»^{155, 3—13}.

Более того, психологи и юристы в своих специальных исследованиях установили, что у многих осужденных на длительные сроки лишения свободы по истечении шести — восьми лет процесс исправления приостанавливается. По мнению А. И. Коробеева, осуждение лица к длительному сроку лишения свободы может вызвать коллизию между целями наказания, в результате чего положительные эффекты наказания, достигнутые в первые годы его отбывания, могут быть ослаблены или даже утрачены вовсе к концу длительного срока пребывания осужденного в местах лишения свободы^{74, 264}.

Чрезмерно строгие санкции за такие деяния ставятся под сомнение и в профессиональном правосознании практических работников и гражданского населения. Подавляющее большинство (75 %) опрошенных нами работников суда и прокуратуры высказались за снижение существующих сроков лишения свободы, причем более 58 % из них — за снижение сроков наказания до семи — восьми лет. Свыше 42 % опрошенных из числа работников автотранспортных предприятий гг. Алматы и Караганды также высказались за снижение сроков лишения свободы за преступление, предусмотренное ст. 345 УК, 23 % согласились с существующим уровнем наказания, остальные 38 % опрошенных ответить затруднились.

Такая ситуация неизбежно приводит к снижению эффективности общепреventивного воздействия уголовного наказания, поскольку законодательная оценка степени общественной опасности конкретных деяний, выраженная в санкции статьи, должна соответствовать сложившимся в обществе представлениям об их опасности и наказуемости. Если общественное мнение индифферентно, а, тем более, против законодательной оценки, то принимаемые антикриминогенные меры воздействия не могут быть успешными либо сведены к нулю.

Из приведенных фактов следуют два вывода: во-первых, максимальные пределы наказания в виде лишения свободы за транспортные уголовные правонарушения должны быть ограничены семью — восемью годами. Именно

¹⁵⁵ Дагель П. С. Уголовная политика в сфере борьбы с преступной неосторожностью // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

за эти пределы почти не выходит судебная практика, они также согласуются с правосознанием населения, в том числе работников правоохранительных органов.

В пользу высказанного мнения следует сослаться на некоторые социально однородные нормы о неосторожных технических преступлениях, санкции которых даже при наличии тяжких последствий предусматривают лишение свободы на срок не более пяти — семи лет: например, квалифицированные составы ст. 277 УК (нарушение правил безопасности при ведении горных или строительных работ), ст. 281 УК (нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах), ст. 351 УК (нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта), ст. 353 УК (нарушение действующих на транспорте правил).

Предлагаемое нами решение направлено на совершенствование наказуемости неосторожных правонарушений и отвечает современным направлениям развития такой уголовной политики республики, которая, «должна иметь двухвекторную направленность: с одной стороны — ужесточение ответственности за совершение особо опасных для общества и государства преступлений, и второй вектор — это смягчение, гуманизация наказания за преступления, представляющие большой общественной опасности, гуманное отношение к лицам, совершившим нетяжкие преступления»^{156, 19–22}.

Следующим шагом по совершенствованию норм о неосторожных преступлениях должно быть согласование между собой санкций соответствующих статей с установлением одинаково минимальных и максимальных пределов и наиболее оптимального интервала. Этим уголовный закон ограничивает суд определенными рамками, лишает их возможности принимать решения, зачастую носящие умозрительный либо произвольный характер, достаточно жестко предопределяет выбор мер уголовно-правового воздействия к виновным.

И. И. Карпец считал, что конструкция санкций статей была бы более оправданна, если бы высший предел санкции за менее опасное преступление был одновременно низшим пределом санкции за его квалифицированный вид^{157, 241}.

Развивая эту мысль, С. И. Дементьев сформулировал следующее правило: минимальный предел санкции части статьи, усиливающей наказание, не

¹⁵⁶ *Рогов И. И.* Некоторые аспекты уголовной политики Республики Казахстан // Альтернативы тюремному заключению в Казахстане: Мат-лы междунард. науч.-практ. конф. — Алматы, 2000.

¹⁵⁷ *Карпец И. И.* Наказание. Социальные, правовые и криминологические проблемы. — М., 1973.

должен заходить за максимальную границу статьи, устанавливающей наказание за менее опасное деяние^{158, 92}.

В. Е. Квашис полагал, что оптимальная мера наказания за автотранспортные преступления должна колебаться в интервале от 2—7 лет лишения свободы (при наступлении смерти потерпевшего и наличии элементов грубой неосторожности в его поведении) до 7—8 лет (в случае смерти потерпевшего и нетрезвого состояния водителя)^{153, 155}.

Исходя из анализа судебной практики по делам об автотранспортных преступлениях и с учетом рассмотренных выше обстоятельств, считаем, что наказание в виде лишения свободы за причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью должно быть сроком до двух лет, за причинение смерти одному потерпевшему — от двух до пяти лет, за причинение смерти двум или более потерпевшим — от пяти до семи — восьми лет. Такая конструкция санкций статей, адекватно отражая характер и степень общественной опасности запрещаемого деяния, способствует более четкой систематизации и унификации санкций неосторожных преступлений, обеспечивает соответствие их пределов социальной однородности и тяжести общественно опасных последствий.

Таким образом, точная законодательная оценка общественной опасности неосторожных преступлений, воспитание граждан в духе нетерпимости к таким деяниям, повышение их правовой культуры значительно усиливают превентивное значение уголовного закона и выступают важными условиями эффективности применяемых к правонарушителям мер уголовно-правового воздействия.

Французский ученый Ж. Карбонье считал, что эффективность закона, который обеспечивает свободу действий, заключается не в действии, а в самой свободе, т. е. в возможности выбрать любой вариант действия. Такой закон всегда имеет невидимую эффективность благодаря своему психологическому влиянию на людей^{159, 29}. С этой точки зрения другим весьма важным способом совершенствования системы наказуемости неосторожных преступлений мы считаем включение в санкции статей альтернативных видов наказания, не связанных с лишением свободы. Это позволяет суду определять не только размер наказания виновному в пределах одного вида, но и выбирать его наиболее целесообразный вид, обеспечивая максимальную индивидуализацию и дифференциацию ответственности, а также экономию уголовных репрессий.

¹⁵⁸ Дементьев С. И. Построение уголовно-правовых санкций в виде лишения свободы. — Ростов-н/Д., 1986.

¹⁵⁹ Эффективность правовых норм. — М., 1980.

Кроме того, такой шаг законодателя отвечал бы интересам уголовной политики республики, развивающейся, как указано в Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 года, в сторону расширения применения наказаний, не связанных с лишением свободы, в отношении лиц, совершивших преступлений небольшой и средней тяжести, к числу которых относятся и неосторожные деяния.

По нашим подсчетам, в Уголовном кодексе РК лишение свободы является единственной мерой наказания в санкциях 29 составов правонарушений, сформулированных законодателем как неосторожные. Это ч. ч. 2, 3 ст. 344, ч. ч. 3, 4 ст. 345, ч. ч. 4, 5 ст. 346, ч. ч. 3, 4 ст. 348, ч. ч. 3, 4 ст. 349, ч. ч. 2, 3 ст. 350, ч. ч. 3 ст. 351, ст. 352, ч. ч. 3, 4 ст. 353, ч. ч. 3, 4 ст. 354, ч. ч. 3, 4 ст. 358, ч. ч. 3, 4 ст. 359, ч. ч. 2 ст. 360, ч. ч. 3, 4 ст. 463, ст. ст. 464, 465, ч. ч. 4, 5 ст. 466 УК.

Альтернативные лишению свободы наказания в виде штрафа или исправительных работ, ограничения свободы либо ареста предусмотрены в 24 составах преступлений (ч. 1 ст. 344, ч. ч. 1, 2 ст. 345, ч. ч. 2, 3 ст. 346, ч. ч. 1, 2 ст. 348, ч. ч. 1, 2 ст. 349, ч. ч. 1 ст. 350, ч. ч. 1, 2 ст. 351, ч. ч. 1, 2 ст. 353, ч. ч. 1, 2 ст. 354, ст. 356, ст. 357, ч. ч. 2, 3 ст. 358, ч. ч. 1, 2 ст. 463, ч. ч. 2, 3 ст. 466 УК).

Таким образом, система наказуемости неосторожных транспортных правонарушений в УК не в полной мере учитывает их специфику, и репрессивная сила уголовного закона продолжает оставаться довольно высокой, что противоречит современным направлениям уголовной политики республики. Между тем в юридической литературе уже давно высказываются сомнения относительно обоснованности и целесообразности его применения в качестве главного и почти единственного вида наказания, способного эффективно воздействовать на преступников как умышленных, так и неосторожных. В частности, П. Н. Посмаков приходит к выводу, что «лишение свободы не перевоспитывает осужденного, скорее речь можно вести лишь о коррекции его поведения. В целом же, находясь в местах лишения свободы, осужденный пропитывается идеологией преступного мира, а после освобождения несет ее в общество. Таким образом, пропуская через исправительные колонии значительную часть населения страны, мы качественно ухудшаем свое общество»^{160, 12}.

Аналогичное мнение высказывает Б. Ж. Жунусов: «Ущерб от содержания заключенных подтверждается многими фактами. В колониях находятся трудоспособные, преимущественно молодые люди, у которых после 5—7 лет непрерывного нахождения в местах лишения свободы наступают необ-

¹⁶⁰ Посмаков П. Н. Тюремный синдром. — Астана, 2001.

ратимые изменения психики. ... Помещая человека в места лишения свободы, общество не решает проблему, а отодвигает или видоизменяет ее»^{161, 55}.

В итоге необходимость учета специфики неосторожных преступлений, вышеотмеченные другие негативные стороны лишения свободы (потеря осужденным социальных связей, распад семьи, трудности ресоциализации и т. д.) побуждают суды к ограничению применения данного вида наказания и поиску других мер воздействия к виновному в качестве альтернативных. Например, за преступление, предусмотренное ст. 345 УК, к лишению свободы было приговорено лишь 27 % осужденных. Подчеркнем, что это очень низкий показатель, если учесть, что лишение свободы как вид наказания доминирует в санкциях данной статьи.

Суды назначают виновным преимущественно исправительные работы (36 %), штраф (39 %), лишение свободы условно (46,2 %), в отношении 37,8 % осужденных применялась отсрочка исполнения приговора. Нередко суды, стремясь привести наказание в соответствие с реальной степенью общественной опасности личности неосторожного преступника, прибегали к помощи ст. 55 УК, назначая наказание ниже низшего предела, превращая этим исключение в правило.

Аналогичные результаты получены другими авторами при изучении практики назначения наказания за преступные нарушения правил безопасности на других видах транспорта. Таким образом, наказуемость неосторожных преступлений достаточно давно развивается по пути широкого применения мер воздействия, не связанных с лишением свободы, преимущественно со смещением в сторону материальной ответственности виновных. Характерно, что такой же подход наблюдается в отношении умышленных посягательств.

Наконец, существующая наказуемость за неосторожные деяния не позволяет достаточно полно использовать ограничительное положение ч. 2 ст. 52 УК, согласно которому более строгий вид наказания из числа предусмотренных за совершенное преступление назначается лишь в случае, если менее строгий его вид не сможет обеспечить достижение целей наказания. Не случайно Верховный Суд РК выразил обеспокоенность по поводу того, что не во всех санкциях статей, относящихся к преступлениям средней тяжести, предусмотрены альтернативные меры наказания, что не позволяет полностью реализовать принцип приоритета более мягких, чем лишение свободы, видов наказания.

¹⁶¹ Жунусов Б. Ж. Проблемы уголовной политики (уголовно-правовые и уголовно-исполнительные): Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. — Алматы, 1994.

Сказанным диктуется необходимость пересмотра возможностей лишения свободы как главного средства борьбы с неосторожной преступностью, дальнейшей оптимизации уголовных наказаний за анализируемые деликты путем увеличения, как мы указали, числа альтернативных мер воздействия к виновным. В этой связи возникает вопрос: «Следует ли такой вывод считать верным в отношении как квалифицирующих, так и особо квалифицирующих составов неосторожных деяний, например, ч. 3 ст. 345 УК?».

По мнению В. Е. Квашиса, отсутствие альтернативы лишению свободы в значительной степени оправдано лишь в отношении ч. 3 статей, имея в виду особо тяжкие последствия совершенного деяния (смерть двух или более потерпевших)^{153, 193}. Однако такая санкция во всех конкретных случаях лишает суды реальной возможности выбора вида наказания с учетом специфики не только деяния, но и личности преступника, обеспечивать эффективное решение задач специального и общего предупреждения. С этой позиции было бы вполне логичным пенализацию неосторожных преступлений осуществлять путем установления в санкции неосторожных транспортных правонарушений, в которых альтернатива лишению свободы отсутствует, иных видов наказаний.

Такой альтернативой может быть штраф, о чем свидетельствует изучение практики применения этого вида наказания к виновным в совершении автотранспортных правонарушений. Неуклонный рост материального благосостояния граждан, дальнейшая гуманизация наказания в отношении лиц, впервые совершивших преступления небольшой и средней тяжести, необходимость использования экономических стимулов в борьбе с преступностью — все это создает объективные социальные предпосылки для расширения сферы применения штрафа как вида уголовного наказания, в том числе и к преступлениям, совершаемым по неосторожности. Значение штрафа как одного из достаточно эффективных средств борьбы с преступностью подчеркивается и другими исследователями. Не случайно в странах дальнего зарубежья этот вид наказания преобладает над другими. Например, в Германии к штрафу приговаривается до 80 % от общего числа осужденных, а в Японии — 95 %.

На наш взгляд, включение штрафа в санкции других норм о неосторожных преступлениях (особенно технических) в качестве альтернативного вида наказания в будущем будет способствовать дальнейшей рационализации системы мер наказания, соответствовать принципам экономии уголовной репрессии, гуманизма и справедливости.

Интересы дальнейшей рационализации и гуманизации мер наказания за неосторожные преступления актуализируют проблему выбора критерия индивидуализации ответственности и обстоятельств, характеризующих дея-

ние и личность виновного. Следует поддержать высказанное в юридической литературе мнение о том, что одним из таких критериев является вид неосторожной вины, с которым тесно связан характер нарушения правил безопасности. Уголовный закон, как известно, прямо не указывает на то, какой вид неосторожной вины является наиболее опасным.

Вместе с тем преступная самонадеянность, как правило, связана с осознанным нарушением определенных правил предосторожности, установленных для предотвращения вреда, а возможность осознавать потенциальную опасность совершаемого деяния делает этот вид неосторожной вины более опасным по сравнению с небрежностью. Точка зрения о большей опасности преступной самонадеянности единодушно разделяется учеными и является господствующим в доктрине уголовного права. В пользу высказанного мнения можно сослаться также на законодательное закрепление двух самостоятельных видов неосторожности с приведением их названий, что отражает степень их значимости для закона. Однако судебная практика пока не пошла по пути дифференциации уголовного наказания в зависимости от вида неосторожной вины. Ее обоснование в приговорах судов исчерпывается, в основном, формулировкой о том, что «виновный не проявил должной внимательности и предосторожности» и только в 1,97 % дел о дорожно-транспортных преступлениях мы обнаружили указание на преступную самонадеянность или преступную небрежность, с которой совершено деяние.

Подобной практике судов во многом способствует тот факт, что ни одно из нормативных постановлений Верховного Суда Республики Казахстан до сих пор не содержит специальных указаний судам при рассмотрении дел об умышленных или неосторожных преступлениях в каждом конкретном деле указывать не только форму вины, но и ее вид, имеющий существенное значение для определения вида и размера наказания. В этой связи проблема четкого отражения в выносимых приговорах вида вины, с которой совершено преступление, остается одной из актуальных в судебной практике. Видимо, для ее разрешения потребуются руководящее разъяснение Верховного Суда республики.

Другим возможным выходом из этой ситуации является дифференциация ответственности виновного в зависимости от сознательного либо несознательного нарушения правил безопасности, предложенная еще П. С. Дагелем и разделяемая многими исследователями проблем борьбы с неосторожностью^{162, 132—135}. При этом сознательное нарушение специальных правил

¹⁶² Дагель П. С. Установление уголовной наказуемости с учетом субъективной стороны общественно опасных деяний // Основные направления борьбы с преступностью. — М., 1975.

должно быть наказуемо более строго, чем такое же нарушение, допущенное незнательно.

В этом отношении заслуживает поддержки позиция законодателя Литвы, согласно которой за неосторожное убийство (ст. 109 УК) может быть назначено лишение свободы до трех лет или исправительные работы до двух лет. То же деяние, совершенное в результате сознательного несоблюдения правил предосторожности, а равно убийство по неосторожности двух или более лиц, карается лишением свободы до пяти лет. Более строгое наказание за сознательное нарушение установленных правил, нежели за аналогичное нарушение, допущенное незнательно, предусмотрены в ст. 221-6 УК Франции, ст. 177 УК Польши, опыт применения которых позволяет судить об их дальнейшей эффективности. Полагаем, что дифференциация наказания не от тяжести последствий, а от вида неосторожной вины, позволяет наиболее полно воплотить принцип субъективного вменения.

Для более точной дифференциации наказания за неосторожность необходимо тщательно учитывать обстоятельства, в совокупности характеризующие личность лица, совершившего преступление. Суд, руководствуясь положениями ст. 52 УК, должен реально оценивать глубину, интенсивность и степень деформации ценностных ориентаций неосторожных преступников, что непосредственно влияет на вид и объем применяемого наказания. При этом не следует исключать случаев, когда виновным может быть индивид, характеризующийся в социальном, нравственном отношении положительно.

Иными словами, проблему оптимальной дифференциации мер воздействия следует решать с учетом типов неосторожных преступников, что будет являться проявлением «чуткости» со стороны государства при назначении наказания за неосторожность. Не случайно Верховный Суд РК в п. 5 нормативного постановления «О некоторых вопросах назначения наказания в виде лишения свободы» от 19 октября 2001 г. специально указал, что нижестоящие суды «во всех случаях обязаны всесторонне и объективно оценивать всю совокупность обстоятельств, смягчающих и отягчающих ответственность и наказание, конкретные сведения о личности осужденного с обязательным указанием и приведением в приговоре мотивов принятого решения о наказании. Формальное перечисление указанных обстоятельств без раскрытия содержания каждого из них недопустимо»¹⁶³. Таким образом, значение субъективных детерминантов для специально-криминологической профилактики неосторожных деликтов очевидно. Однако при изучении более четырехсот архивных

¹⁶³ Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О некоторых вопросах назначения наказания в виде лишения свободы» от 19 октября 2001 г. № 15 (утратило силу нормативным постановлением Верховного Суда Республики Казахстан от 25 июня 2015 г. № 4). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P01000015S_#z0 (дата обращения: 25.12.2017).

уголовных дел об автотранспортных преступлениях мы не встретили ни одного приговора, отражающего этот весьма важный аспект дифференциации ответственности и наказания. Изучение личности подсудимого в основном сводится к выяснению его семейного положения, здоровья, трудоспособности, отношения к труду, обучению, наличия прежней судимости и т. д. Мотивируя назначение наказания, суды лишь в общей форме указывают: «учитывая личность виновного (подсудимого)». Полагаем, что разрешить этот вопрос возможно путем внесения в нормативные постановления Верховного Суда республики специальных разъяснений. Например, в п. 3 постановления Верховного Суда РК от 30 апреля 1999 г.¹⁴⁸ целесообразно указать, что данные о личности виновного, прежде всего, подразумевают степень его социальной, нравственной испорченности, состояние правосознания, наличие антиобщественных взглядов, привычек и т. д., которые в интересах назначения справедливого наказания нужно обязательно выяснять.

Среди факторов, играющих важную роль в индивидуализации наказания, следует особо выделить предусмотренные ст. ст. 53 и 54 УК смягчающие и отягчающие ответственность обстоятельства, учет которых для судов является обязательным. Изучив практику назначения наказания по делам о правонарушениях, предусмотренных ст. 345 УК, мы установили, что в приговорах судов содержатся довольно стандартные ссылки на смягчающие и отягчающие обстоятельства, что не дает возможности реализации положений ст. 52 УК в полной мере. Так, они в основном учитывали:

а) совершение впервые преступления небольшой тяжести вследствие случайного стечения обстоятельств;

б) несовершеннолетие виновного;

в) добровольное возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненных в результате преступления, иные действия, направленные на заглаживание вреда, причиненного преступлением. Зачастую виновные еще до суда стремятся предотвратить дальнейшее развитие события, добровольно возмещают причиненный ущерб (оплачивают стоимость ремонта транспортного средства, возмещают затраты потерпевших на лечение и т. д.), что оказывает весьма существенное влияние на оценку судом совершенного деяния и личности виновного, а следовательно, на вид и размер наказания;

г) правонарушительное поведение потерпевшего. Это смягчающее обстоятельство в определении меры уголовной ответственности виновного играет, бесспорно, немаловажную роль. Нами замечено, что средний срок наказания при прочих равных условиях, как правило, на одну треть меньше, чем при назначении наказания за транспортные преступления, совершение которых не было обусловлено правонарушительным поведением потерпевшего;

д) чистосердечное раскаяние или явка с повинной.

Другие смягчающие обстоятельства, предусмотренные ч. 1 ст. 53 УК, судами не учитывались.

Как известно, закон предоставляет суду право признать смягчающими ответственность обстоятельства, не указанные в ст. 53 УК. Суды при вынесении приговоров в основном принимали во внимание положительную характеристику подсудимого по месту жительства и работы; семейное положение подсудимого (семья, нетрудоспособные члены семьи и т. д.); ходатайство трудового коллектива о взятии виновного на поруки; просьбу потерпевшего о применении к подсудимому мер наказания, не связанных с лишением свободы; состояние здоровья подсудимого.

Наряду со смягчающими обстоятельствами суды обязаны учитывать и отягчающие, предусмотренные ст. 54 УК. Установлено, что ими наиболее часто учитывалось:

а) причинение уголовным правонарушением тяжких последствий. Суды ссылались на это обстоятельство в 70 % случаев, в основном, при гибели одного или более людей. При этом отягчающим обстоятельством зачастую признавалось причинение вреда здоровью потерпевшего, являющееся конститутивным признаком основного состава ст. 345 УК. Такой подход необоснован и свидетельствует о формальном подходе судов к реализации общих начал назначения наказания;

б) совершение преступления лицом в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения. Хотя суд вправе, в зависимости от характера преступления, не признать это обстоятельство отягчающим, нетрезвое состояние лица, совершившего транспортное преступление, как нам представляется, всегда должно признаваться судом обстоятельством, отягчающим его вину, так как опасность совершения, например, дорожно-транспортного происшествия, неизмеримо возрастает, если транспортным средством управляет пьяный водитель.

Результаты нашего исследования показывают, что при прочих равных условиях разница в средних сроках наказания лицам, совершившим рассматриваемое деяние в пьяном виде, и тем, кто управлял транспортным средством в трезвом состоянии, статистически незначительна, а в 3,32 % случаев состояние опьянения судами не принималось во внимание вовсе, хотя основания для этого имелись.

Характерно в этом отношении дело Ш., осужденного судом по ч. 2 ст. 296 УК к 4 годам лишения свободы условно. Изучив дело, Судебная коллегия по уголовным делам г. Алматы отменила приговор за его мягкостью. В определении было указано, что суд без достаточных оснований применил к Ш. условное осуждение, тогда как он совершил преступление в состоянии

опьянения. При новом рассмотрении суд назначил Ш. 6 лет лишения свободы¹⁶⁴. Очевидно, что подобная практика судов значительно снижает предупредительную и воспитательную роль уголовного наказания в борьбе с такого рода посягательствами.

Какие-либо другие отягчающие вину обстоятельства, названные в ст. 54 УК, при назначении наказания за правонарушение, предусмотренное ст. 345 УК, судами не учитывались. Видимо, это связано с тем, что большинство из них, как и смягчающие обстоятельства, не применимы к неосторожным преступлениям.

Из имеющих в ч. 1 ст. 54 УК отягчающих обстоятельств к анализируемым деяниям применимы лишь два, которые мы уже рассмотрели. Заметим, что аналогичная ситуация наблюдалась и в прежнем уголовном законодательстве, в связи с чем в юридической литературе справедливо указывалось, что специфика неосторожных преступлений и лиц, их совершивших, не находит пока достаточного отражения в нормах как Общей, так и Особенной частей УК, регулирующих вопросы индивидуализации наказания за эти преступления, и поэтому неизбежны трудности в правоприменительной деятельности^{165, 93}. Изучение этого важного аспекта судебной практики дает основание констатировать определенный пробел в законодательном регулировании ответственности за неосторожные правонарушения, который в целях оптимизации процесса дифференциации и индивидуализации ответственности виновных необходимо восполнить путем расширения перечня смягчающих и отягчающих обстоятельств.

В качестве смягчающих ч. 1 ст. 53 УК целесообразно дополнить следующими обстоятельствами: а) совершение деяния в экстремальных условиях либо в силу физических, нервно-психологических перегрузок, требованиям которых виновный по своим психофизиологическим качествам соответствовал; б) исполнение возложенных на виновного функций, обязанностей, не соответствующих его квалификации. В перечень отягчающих обстоятельств можно включить такие, как: а) грубое, неоднократное нарушение правил безопасности; б) выполнение самовольно возложенных на себя функций, обязанностей, заведомо для виновного не соответствующих его квалификации либо технологическому процессу.

Как известно, суды не вправе признать отягчающими обстоятельства, не предусмотренные уголовным законодательством. Однако на практике это положение не всегда соблюдается. Как показало наше исследование, суды

¹⁶⁴ Архив суда Калининского района г. Алматы, д. 1-481.

¹⁶⁵ *Портнягин В. Г.* Смягчающие и отягчающие обстоятельства по делам о неосторожных преступлениях // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

при вынесении приговоров в качестве таковых принимали следующие обстоятельства: не возмещен материальный ущерб (4 %); не признал своей вины (1,66 %); скрылся с места происшествия (1,44 %); укрыл от следствия и суда водительское удостоверение (0,33 %).

Такая практика судов неправомерна и является нарушением законности, так как произвольное расширение обстоятельств, признаваемых судамиотягчающими, ущемляет законные права подсудимых. Иногда в приговорах судов встречаются такие формулировки, как «преступление совершено безотягчающих обстоятельств» или «отягчающих вину обстоятельств суд не находит», что является недопустимым, так как оценить в полной мере отягчающие и смягчающие обстоятельства можно только в их взаимосвязи.

Другим важным критерием индивидуализации наказания за неосторожные преступления является применение судом виновному наряду с основным наказанием дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью. Данный вид наказания обладает мощным предупредительным эффектом, служит целям исправления виновного. Не случайно Верховный Суд РК в постановлении от 30 апреля 1999 г.¹⁴⁸ подчеркнул, что «правильное сочетание основного и дополнительного наказания способствует последовательному осуществлению принципа его индивидуализации, более успешному достижению цели наказания».

Об эффективности и, следовательно, о перспективности этого вида наказания говорит следующий факт: суды при рассмотрении дел об автотранспортных преступлениях приговаривали к лишению права управлять транспортными средствами на определенный срок 64 % виновных от общего числа осужденных.

Санкции большинства норм о транспортных правонарушениях, признаваемых законом неосторожными (ст. ст. 344, 347, ч. 2 ст. 348, ч. ч. 2, 3, 4 ст. 349, ч. ч. 2, 3, 4 ст. ст. 353, 354, ст. 357, ч. ч. 2, 3, 4 ст. 359, ч. 1 ст. 360 УК) предусматривают возможность его применения альтернативно. В этих случаях «суды, — указывается в постановлении Верховного Суда РК от 30 апреля 1999 г.¹⁴⁸, — обязаны обсуждать вопрос о его назначении и указать в мотивировочной части приговора мотивы принятого решения». Однако на примере наказуемости транспортных посягательств мы приходим к выводу о том, что судами неукоснительно выполняется требование лишь в части права не применять в таких случаях дополнительное наказание и порой забывается обязанность мотивировать принятое решение. Довольно часто в приговорах вообще отсутствует указание на то, что вопрос о применении дополнительного наказания обсуждался. Мотивированные судебные приговоры встретились нам только в 25,3 % изученных дел, что нельзя признать

обоснованным и правильным. Но и тогда, когда мотивы содержатся в приговоре, далеко не всегда их можно признать удовлетворительными.

Так, в ряде случаев суды ограничиваются такими общими фразами, как «учитывая характер и степень общественной опасности содеянного, возраст, положительную характеристику, суд счел возможным не лишать виновного права управлять транспортными средствами» и др. Однако такую формулировку можно принять, скорее всего, как вывод, а не довод о необходимости принятия такого решения. Тем более что ни характер, ни степень общественной опасности содеянного сами по себе не исключают возможности применения дополнительного наказания в виде лишения права управлять транспортными средствами.

На наш взгляд, одной из причин, негативно сказывающихся на правоприменительной деятельности судов, является несогласованность между предписаниями закона и требованиями со стороны высших судебных органов. Так, Верховный Суд республики требует от нижестоящих судов мотивировать принятое решение о применении или неприменении дополнительного наказания виновному, а законодатель такой обязанности на суды не возложил. Например, ст. 397 УПК РК (описательно-мотивировочная часть обвинительного приговора) не содержит указания на обязательность мотивировки решения суда относительно применения либо неприменения дополнительного наказания. В целях устранения подобного положения считаем, что в УПК РК целесообразно предусмотреть указание на обязательное мотивирование принятого судами решения при назначении дополнительного наказания.

В пункте 28 постановления Верховного Суда РК от 30 апреля 1999 г.¹⁴⁸ закреплено такое положение: «Лишение права управлять транспортными средствами может быть назначено судом в качестве дополнительного наказания в соответствии с санкцией уголовного закона независимо от того, что это лицо вообще не имело этого права либо было лишено такого права в порядке административного взыскания». Однако это требование в ряде случаев судебными органами игнорируется, либо лишение права управлять транспортными средствами отождествляется с лишением водительских прав. Например, в приговоре по делу В. указано, что «суд не может назначить дополнительное наказание подсудимому, поскольку он не имеет водительских прав»¹⁶⁶. В данном случае суд допустил ошибку, так как приравнивал наказание в виде лишения права управлять транспортными средствами к административному взысканию. Между тем, по своей правовой природе и объему содержания государственного принуждения, эти меры существенно отличаются одна от дру-

¹⁶⁶ Архив суда Кировского района г. Караганды, д. 1-258.

гой. Также, согласно санкций ст. 345 УК, суд лишает виновного права управления транспортными средствами, а не водительских прав, как утверждается в приговоре.

Приведенные примеры свидетельствуют о том, что суды еще не выработали единого подхода в практике назначения наказаний виновным в совершении неосторожных технических преступлений. Считаем, что такие ошибки стали допускаться и потому, что отдельные суды не всегда используют предоставленные законом возможности, не учитывают в полном объеме рекомендации высших судебных органов, тогда как неукоснительное следование предписаниям уголовного закона и разъяснениям нормативных постановлений Верховного Суда РК является весьма важным фактором успешного решения задач, стоящих перед правосудием. Для их устранения и дальнейшего обеспечения точного применения закона необходимо специальное разъяснение Верховного Суда РК.

Сложный и противоречивый характер неосторожных преступлений, а также интересы повышения эффективности применяемых к виновным видам наказаний за их совершение нацеливают на поиск иных подходов к проблеме наказуемости этих деяний. В этой связи заслуживает поддержки предложение Р. Т. Нуртаева о включении в Общую часть УК специального раздела «Ответственность за неосторожные преступления», предусматривающего основания и пределы ответственности с учетом их специфики и личности преступников^{167, 143}. Казахстанскому законодателю известны подобные решения. В частности, в 6 разделе Общей части УК специально регламентируется уголовная ответственность несовершеннолетних. Полагаем, что такое же законодательное решение применительно к рассматриваемым посягательствам будет способствовать более точной дифференциации и индивидуализации их ответственности и наказания, подчеркнет специфику неосторожных преступлений, поднимет значение борьбы с ними.

В заключение следует отметить ст. 46 УК (Лишение свободы), положения которой касаются назначения осужденным за совершение деяний по неосторожности вида исправительного учреждения. Данная уголовно-правовая норма в целом отвечает принципу раздельного содержания осужденных в зависимости от характера и степени общественной опасности совершенного деяния и личности виновного. Как мы отмечали, лица, совершившие неосторожные преступления, обладают значительно меньшей опасностью, чем лица, осужденные за умышленные преступления. Негативное воздействие на лиц, отбывающих наказание за неосторожные преступления со стороны осужденных за умышленные деяния, может вызвать отрицательные

¹⁶⁷ Нуртаев Р. Т. Борьба с неосторожными видами преступлений. — Алма-Ата, 1990.

социальные последствия. Иными словами, в одном исправительном учреждении должны содержаться лица, представляющие приблизительно одинаковую опасность для общества.

Более того, совместное содержание в одной колонии осужденных с различной степенью общественной опасности не отвечает целям наказания. По данным Г. Ф. Хохлакова, осужденные за неосторожные преступления и отбывающие наказание в обычных колониях, совершают впоследствии чаще умышленные преступления^{168, 462}. В этой связи А. Л. Ременсон еще в 1965 г. предложил применять к неосторожным преступникам лишение свободы с отбыванием наказания в колониях-поселениях, что было широко поддержано юридической общественностью, а затем отражено в уголовных законодательствах бывших союзных республик.

Наряду с практической оправданностью этого шага казахстанского законодателя нельзя не отметить его некоторую непоследовательность. Так, п. 2 ч. 5 ст. 46 УК устанавливает, что лица, которым штраф, исправительные работы, ограничение свободы заменены лишением свободы, наказание отбывают в исправительных колониях общего режима. Это положение закона распространяется также на лиц, совершивших преступление по неосторожности. Например, санкция ч. 1 ст. 344, ч. 2 ст. ст. 354, 356, ч. 1 ст. 357, ч. 2 ст. 359, ч. 1 ст. 360 УК предусматривает эти виды наказания.

Полагаем, что данное положение не учитывает индивидуальные особенности неосторожных преступников, а только ухудшает их положение и не до конца обеспечивает достижения целей наказания. В силу сказанного, в положение п. 2 ч. 5 ст. 46 УК следует внести уточнение следующего содержания: «Лица, осужденные за уголовные правонарушения, совершенные по неосторожности, которым штраф, исправительные работы, ограничение свободы заменены лишением свободы, отбывают наказание в колониях-поселениях».

На основании изложенного можно сделать следующие выводы и предложения:

1) наказуемость неосторожных транспортных преступлений имеет свои особенности, учет которых обеспечивает эффективное разрешение задач правосудия. Они заключаются в том, что:

- неосторожные преступники обладают гораздо меньшей степенью общественной опасности, чем лица, совершающие преступления умышленно, и поэтому не нуждаются в применении строгих мер воздействия;

- на вид и размер назначаемого наказания также должна влиять социально-нравственная неоднородность самих неосторожных преступников;

¹⁶⁸ Хохлаков Г. Ф. Криминология: Учебн. — М., 2000.

2) при пенализации неосторожных преступлений следует объективно отражать характер и степень их общественной опасности, учитывая современные представления общества об их наказуемости;

3) повышение эффективности уголовно-правовых мер воздействия к лицам, совершающим преступления по неосторожности, требует максимальной рационализации системы наказуемости неосторожных деяний путем:

- включения в санкции соответствующих статей УК альтернативных наказаний, не связанных с лишением свободы;

- снижения максимальных сроков лишения свободы в санкциях статей за неосторожные транспортные правонарушения с десяти до семи — восьми лет;

- установления в социально однородных нормах с одинаковыми вредными последствиями одинаково минимальных и максимальных санкций;

4) в целях обеспечения максимальной дифференциации и индивидуализации наказания лицам, совершившим неосторожные преступления, следует:

- расширить перечень смягчающих и отягчающих обстоятельств с учетом специфики неосторожных преступлений;

- органам правосудия ориентироваться не только на тяжесть наступивших последствий, но и на характер допущенных субъектом нарушений, отягчающие и смягчающие ответственность обстоятельства, конкретную ситуацию, источники повышенной опасности, поведение других людей и другие факторы, влияющие на оценку совершенного деяния;

- органам следствия и суда в каждом конкретном случае выяснять вид неосторожной вины, с которым было совершено преступление, имея в виду, что преступная самонадеянность опаснее преступной небрежности. Разрешение проблемы четкого отражения в приговорах судов вида вины, с которой совершено преступление, требует руководящего разъяснения Верховного Суда республики;

5) для обеспечения принципа раздельного содержания осужденных в п. 2 ч. 5 ст. 46 УК необходимо внести уточнение, согласно которому лица, осужденные за уголовные правонарушения, совершенные по неосторожности, которым штраф, исправительные работы, ограничение свободы заменены лишением свободы, отбывают наказание в колониях-поселениях.

ЗАДАЧИ ПО ТЕМЕ «ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ»

Задача № 1

К водителю Васильеву подошел грузчик Сарсеков и попросил подтолкнуть автомашиной стоявший на железнодорожных путях вагон. Во время движения грузовика бревно, которое в качестве упора использовал грузчик, упало, и Сарсеков, попав под передние колеса машины, получил смертельную травму.

- 1. Решите вопрос об ответственности Васильева.*
- 2. По каким признакам следует ограничивать преступления, предусмотренные ст. 345 УК РК, от преступлений против личности?*

Задача № 2

Домахин после ремонта автомашины ездил по территории предприятия, проверяя тормоза. При выполнении очередного поворота тормоза отказали, Домахин совершил наезд на слесаря Гришина, причинив средней тяжести вред его здоровью.

- 1. Какое правонарушение совершил Домахин?*
- 2. Влияет ли на квалификацию правонарушения, предусмотренного ст. 345 УК РК, место совершения деяния?*

Задача № 3

Владимиров, управляя автомашиной ВАЗ-2108, превысил дозволенную скорость и совершил наезд на стоящую на обочине автомашину «Ауди-100», нанеся ей значительные повреждения.

- 1. Как должен решаться вопрос о возмещении причиненного Владимиром материального ущерба?*
- 2. Квалифицируйте действия Владимирова.*

Задача № 4

Водитель автомашины КраЗ Бобров, не убедившись в безопасности маневра, стал двигаться задним ходом и совершил наезд на Федькина, причинив тяжкий вред его здоровью.

- 1. Какие признаки характеризуют объективную сторону состава правонарушения, предусмотренного ст. 345 УК РК?*
- 2. Кто может быть субъектом данного правонарушения?*
- 3. На основании какого документа определяется тяжесть вреда здоровью?*

Задача № 5

Дронов, находясь в состоянии опьянения и следуя на закрепленном за ним тракторе, увидел идущих в попутном направлении сестер Федоровых. Поравнявшись с ними, он внезапно развернулся и прижал их ковшом к забору, в результате чего одна из сестер от полученных травм скончалась на месте происшествия.

- 1. Квалифицируйте действия Дронова.*
- 2. Какие признаки характеризуют субъективную сторону состава правонарушения, предусмотренного ст. 345 УК РК?*

Задача № 6

Абрамов, проезжая на автомашине мимо автобусной остановки, в соответствии с требованиями Правил дорожного движения снизил скорость. Вдруг он увидел девочку, которая, находясь в непосредственной близости от автомашины, стала перебегать дорогу. Во избежание наезда Абрамов резко затормозил, но девочка была сбита. В результате наезда ей были причинены тяжкие телесные повреждения. Согласно заключению автотехнической экспертизы, Абрамов не мог предотвратить наезд, однако по приговору суда был осужден к лишению свободы.

- 1. Правил ли приговор суда?*
- 2. В каких случаях суд имеет право назначать дополнительную автотехническую экспертизу?*

Задача № 7

Григорьев, управляя автомашиной в нетрезвом состоянии, нарушил Правила дорожного движения. На требования работников дорожной полиции остановить автомашину не реагировал и пытался скрыться. На одной из улиц, видя переходящих дорогу пешеходов и запрещающий свет светофора, продолжил движение, наехав на Семина и Викторова. В результате Викторovu был причинен средней тяжести вред здоровью, а Семин от полученных травм скончался на месте происшествия.

- 1. Квалифицируйте действия Григорьева.*
- 2. Образуют ли действия Григорьева совокупность правонарушений, предусмотренных ч. ч. 1 и 2 ст. 345 УК РК?*

Задача № 8

Афанасьев, следуя на автомашине ВАЗ-2103, не заметил знак «Уступи дорогу» и совершил наезд на пешехода Иванова, причинив тяжкий вред его здоровью. Во избежание ответственности Афанасьев открыл капот автомобиля и повредил тормозной шланг.

- 1. Подлежит ли Афанасьев ответственности?*
- 2. Каковы роль и значение осмотра места происшествия?*

Задача № 9

Городилов на мопеде «Рига-16» подъехал к перекрестку и, не убедившись в безопасности маневра, стал производить левый разворот и сбил девочку, причинив средней тяжести вред ее здоровью.

- 1. Подлежит ли Городилов ответственности по ст. 345 УК РК?*
- 2. Что следует понимать под транспортными средствами, указанными в ст. 3 УК РК?*

Задача № 10

Водитель Корниенко перевозил пассажиров в автофургоне, предназначенном для перевозки грузов. В результате утечки выхлопных газов через днище кузова два пассажира получили отравление, повлекшее их смерть. В приговоре суда было указано, что «... Корниенко нарушил правила дорожного движения» без указания конкретных пунктов, нарушенных виновным.

- 1. Правильно ли поступил суд?*
- 2. Какие пункты Правил дорожного движения были нарушены водителем?*

Задача № 11

Комбайнер Котов, работая на пшеничном поле, наехал на спавшую в соломе Боранбаеву и причинил тяжкий вред ее здоровью. Приговором суда он был осужден по ч. 2 ст. 345 УК РК к лишению свободы.

- 1. Дайте уголовно-правовую оценку действий Котова.*
- 2. Правильно ли поступил суд?*

Задача № 12

Омаров, управляя автомашиной ЗИЛ-130, во время движения задним ходом не принял мер предосторожности и совершил наезд на пересекавшую улицу Матюшевскую, причинив ей легкие телесные повреждения, в результате чего у последней возникло воспаление, развился некроз тканей правого бедра и сепсис, от которого потерпевшая через месяц умерла. Приговором суда Омаров был осужден по ч. 2 ст. 345 УК.

- 1. Имелись ли основания для привлечения Омарова к уголовной ответственности по ст. 345 УК РК?*
- 2. Какое значение для квалификации дорожно-транспортного правонарушения имеет причинная связь между деянием и наступившими общественно опасными последствиями?*

Задача № 13

Инструктор автошколы Орешкин и курсант Григорьев во время учебной езды, будучи в состоянии опьянения, посадили в необорудованный кузов автомашины двух пассажиров. В условиях гололеда Григорьев не справился с управлением и машина опрокинулась, один пассажир погиб. Приговором суда Орешкин и Григорьев были осуждены по ч. 3 ст. 345 УК РК к лишению свободы.

- 1. Правильно ли поступил суд?*
- 2. Кто в данном случае подлежит уголовной ответственности?*
- 3. Кто может быть субъектом дорожно-транспортного преступления?*

Задача № 14

Водитель трамвая Носкова добровольно согласилась отработать вторую смену. Из-за усталости она задремала во время движения трамвая. Очнувшись, увидела путевого рабочего, стоявшего на рельсах, и резко затормозила. Но предотвратить наезд не удалось, и здоровью рабочего был причинен тяжкий вред. Согласно инструкции водитель трамвая в случае неявки сменщика должен был сделать только один оборотный рейс, а наезд был допущен во втором оборотном рейсе.

- 1. Решите вопрос об ответственности Носковой.*
- 2. Должны ли в данном случае нести ответственность должностные лица (механик, диспетчер, инженер трамвайного парка и т. д.), разрешившие Носковой выезд на линию?*
- 3. В каких случаях должностные лица могут привлекаться к ответственности?*

Задача № 15

Пронин, находясь в состоянии алкогольного опьянения, следовал на автомашине УАЗ-469. Проезжая мимо автобусной остановки, превысил дозволённую скорость и, не справившись с управлением, врезался в группу людей, ожидавших автобус. Испугавшись ответственности, Пронин на большой скорости скрылся с места происшествия, причинив здоровью двух пешеходов тяжкий вред.

- 1. Как должны квалифицироваться действия Пронина?*
- 2. Имеются ли в действиях Пронина признаки правонарушения, предусмотренного ст. 347 УК РК?*

Задача № 16

Морозов, следуя на автомашине ВАЗ-2107 по второстепенной дороге, приблизился к перекрестку и стал выполнять поворот налево. Видя это, водитель Шанин, в состоянии алкогольного опьянения следовавший по главной дороге со скоростью 70 км/ч, не снизил скорость. Лишь в последний момент оба водителя попытались избежать столкновения, но Шанин врезался в автомашину Морозова, причинив здоровью пассажирки Акбаевой тяжкий вред. Автотехническая экспертиза показала, что оба водителя предполагали возможностью избежать столкновения, но к уголовной ответственности был привлечен лишь Морозов. Суд в приговоре указал, что противоправные действия Шанина не состоят в причинной связи с наступившими последствиями.

- 1. Правильно ли поступил суд?*
- 2. Могут ли состоять в причинной связи с наступившими общественно опасными последствиями совместные, но не согласованные действия обоих водителей? Возможно ли их привлечение к уголовной ответственности?*
- 3. В каких случаях назначается автотехническая экспертиза?*

Задача № 17

Приговором суда Дуйсебаев был осужден по совокупности ст. ст. 344 и 347 УК РК за то, что следуя на автомашине ВАЗ-2105, превысил дозволённую скорость и совершил наезд на пешехода, который от полученных травм скончался на месте происшествия. Испугавшись ответственности, Дуйсебаев скрылся.

- 1. Правильно ли поступил суд?*
- 2. Квалифицируйте действия Дуйсебаева.*
- 3. В каких случаях действия виновного образуют совокупность правонарушений, предусмотренных ст. ст. 345 и 347 УК РК?*

Задача № 18

Водитель Таранов, перевозивший бетон, остановил машину с тем, чтобы отметить товарно-транспортную накладную. Из-за того, что он не включил ручной тормоз и не принял других мер, исключающих возможность движения автомашины в отсутствие водителя, машина начала самопроизвольно двигаться и сбила рабочего, который скончался на месте происшествия.

- 1. Квалифицируйте действия Таранова.*
- 2. Имеются ли здесь признаки правонарушения, предусмотренного ст. 345 УК РК?*

Задача № 19

Главный механик автобазы подписал акт о выполнении профилактического ремонта машины МАЗ, и диспетчер выпустил грузовик на линию. В пути неожиданно заклинило руль, в результате чего произошел наезд на людей, окончившийся гибелью трех человек. Проверкой было установлено, что вновь поставленные детали имели скрытый дефект, повлекший их неожиданную поломку.

1. Имеются ли в действиях главного механика и диспетчера признаки правонарушения, предусмотренного ст. 348 УК РК?

2. Что следует понимать под заведомым выпуском в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств?

Задача № 20

Пешеход Семенов, не обращая внимания на высокую интенсивность движения, перебежал улицу в неустановленном месте. Выскочив из-за проходящей машины, он оказался в 20 метрах от грузовой автомашины ЗИЛ-130. Ее водитель, чтобы избежать наезда на Семенова, резко повернул руль вправо и затормозил, в результате чего автомашина выехала на тротуар, где сбила трех женщин, одна из которых скончалась на месте происшествия, а две другие получили тяжкие телесные повреждения.

1. Квалифицируйте действия Семенова.

2. Подлежит ли уголовной ответственности водитель автомашины ЗИЛ-130?

Задача № 21

Бейдер решил покататься и угнал автомашину, принадлежащую Шамову. Находясь в состоянии алкогольного опьянения, он не справился с управлением и съехал в кювет. Машина опрокинулась, в результате чего ее владельцу был причинен крупный материальный ущерб.

1. Дайте уголовно-правовую характеристику действий Бейдера.

2. Имеются ли в его действиях признаки ст. 345 УК РК?

Задача № 22

Збруев, находясь в состоянии алкогольного опьянения, управлял автомашиной ГАЗ-24. На одном из перекрестков он не справился с управлением и, выехав на встречную полосу движения, столкнулся со встречным автомобилем, причинив здоровью его водителя тяжкий вред. Инспектор дорожной полиции Коняев, прибыв на место происшествия, произвел его осмотр и, составив соответствующий протокол, не ознакомил с ним Збруева.

1. Правомерны ли действия Коняева?

2. Составьте план первоначальных действий, которые необходимо выполнить в таких ситуациях.

3. Квалифицируйте действия Збруева.

Задача № 23

Габиани, следуя на автомашине ВАЗ-2110, превысил дозволённую скорость и совершил наезд на пешехода Зеленского, причинив лёгкий вред его здоровью. Приговором суда Габиани был осуждён по ч. 1 ст. 345 УК РК к аресту сроком на 3 месяца.

1. Можно ли считать приговор суда основанным на законе?

2. Квалифицируйте действия Габиани.

3. Что отличает преступное нарушение правил дорожного движения от непроступного?

Задача № 24

Ленский, следуя во время дождя на закреплённой за ним автомашине КамАЗ, на одном из поворотов не справился с управлением. Автомашину вынесло на пешеходную дорожку, где и произошёл наезд на пешехода Симонова. В результате происшествия был причинён средней тяжести вред здоровью потерпевшего. Не дожидаясь приезда сотрудников дорожной полиции, Ленский посадил Симонова в автомашину и отвёз в медицинское учреждение.

1. Образуют ли действия Ленского совокупность правонарушений, предусмотренных ст. ст. 345 и 347 УК РК?

2. Дайте анализ состава правонарушения, предусмотренного ст. 347 УК РК.

Задача № 25

Аралбаев, управляя гужевой повозкой и не обращая внимания на знак «Уступи дорогу», выехал на перекресток. Следовавший по главной дороге водитель Лещев во избежание столкновения с Аралбаевым выехал на противоположную сторону дороги и, не справившись с управлением, опрокинулся. Здоровью Лещева был причинён тяжкий вред.

1. Квалифицируйте действия Аралбаева.

2. Является ли водитель гужевого транспорта субъектом правонарушения, предусмотренного ст. 345 УК РК?

Задача № 26

Павленко увидел автомашину ГАЗ-53, груженную арбузами, которой управлял Столяров. Догнав его на автомашине КамАЗ, Павленко попросил несколько арбузов. Получив отказ, он разозлился и стал бортами своей маши-

ны наносить удары по автомашине Столярова. В результате ГАЗ-53 съехал в кювет и опрокинулся, а здоровью его водителя и пассажира был причинен тяжкий вред. Павленко с места происшествия скрылся.

- 1. Состав какого правонарушения усматривается в действиях Павленко?*
- 2. Что является непосредственным объектом дорожно-транспортных правонарушений?*

Задача № 27

Симонян с охраняемой стоянки угнал автомашину ВАЗ-21011, но не справился с управлением и совершил наезд на пешехода Синельникова, причинив средней тяжести вред его здоровью. Испугавшись ответственности, он скрылся с места происшествия и, развив недозволенную скорость, столкнулся со встречной автомашиной «Мазда», причинив здоровью ее водителя тяжкий вред.

- 1. Квалифицируйте действия Симоняна.*
- 2. Возможна ли совокупность нескольких правонарушений в данном случае?*

Задача № 28

Горбылев, двигаясь на автомашине ЗИЛ-130 по свежевспаханному полю, не проявил должного внимания и совершил наезд на прилегшего отдохнуть Зимакова, причинив его здоровью вред средней тяжести. Суд, рассмотрев материалы уголовного дела, не согласился с выводом предварительного следствия о том, что в действиях виновного имеются признаки ст. 345 УК РК, сославшись на то, что наезд был совершен на пашне, а не на дороге, и осудил его за неосторожное причинение вреда здоровью.

- 1. Квалифицируйте действия Горбылева.*
- 2. Правильно ли поступил суд?*

Задача № 29

Зенков, следуя на автомашине КамАЗ в качестве пассажира, попросил водителя Тришина высадить его возле автовокзала. Не дожидаясь полной остановки автомобиля, он выпрыгнул из кабины, но не удержался на ногах, упал и был раздавлен задними колесами машины.

- 1. Оцените ситуацию. Подлежит ли водитель Тришин уголовной ответственности?*
- 2. Какие следственные действия следует провести следователю по данному случаю?*

Задача № 30

Водитель автомашины «БМВ-520» Оспанов проехал на запрещающий сигнал светофора и был остановлен сотрудником дорожной полиции Захаровым. Внешние признаки (покраснение лица, неуверенные движения, запах алкоголя изо рта) давали основания полагать, что Оспанов находится в состоянии алкогольного опьянения, хотя он сам факт употребления спиртных напитков категорически отрицал. Захаров отстранил Оспанова от управления, изъял у него водительское удостоверение, составил протокол о задержании транспортного средства и отправил автомашину на специальную охраняемую стоянку. Оспанова же он посадил в свой служебный автомобиль и повез в ближайшее лечебное учреждение для определения степени алкогольного опьянения.

- 1. Дайте анализ ситуации.*
- 2. Определите законность действий Захарова в данной ситуации.*
- 3. Каков порядок освидетельствования водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения:*
 - а) в черте города;*
 - б) за пределами населенного пункта?*

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ

1. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) (с изм. и доп. по сост. на 10 мая 1984 г.). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1007543#pos=0;0 (дата обращения: 28.12.2017).

2. Конвенция Организации Объединенных Наций об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf (дата обращения: 26.12.2017).

3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1007414#pos=0;0 (дата обращения: 26.12.2017).

4. Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств «Об Основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах — участниках СНГ» от 22 ноября 2007 г. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/H070000354_ (дата обращения: 28.12.2017).

РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, КАЗССР

5. Конституция Республики Казахстан (принята на республиканском референдуме 30 августа 1995 г.) (с изм. и доп. по сост. на 10.03.2017 г.). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1005029 (дата обращения: 25.12.2017).

6. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 г. № 226-V (с изм. и доп. по сост. на 09.01.2018 г.). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252 (дата обращения: 21.01.2018).

7. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 г. № 235-V ЗПК. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/K140000235> (дата обращения: 27.12.2017).

8. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 16 июля 1997 г. № 167-I (с изм. и доп. по сост. на 03.07.2014 г.) (утратил силу). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1008032 (дата обращения: 25.12.2017).

9. Уголовный Кодекс Казахской ССР от 22 июля 1959 г. (утратил силу). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1004273 (дата обращения: 25.12.2017).

10. Экологический кодекс Республики Казахстан от 9 января 2007 г. № 212. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/K070000212_ (дата обращения: 25.12.2017).

11. Закон Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г. № 574. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000574_ (дата обращения: 25.12.2017).

12. Закон Республики Казахстан «О Государственной границе Республики Казахстан» от 16 января 2013 г. № 70-V. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1300000070> (дата обращения: 28.12.2017).

13. Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 г. № 266. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000266_ (дата обращения: 25.12.2017).

14. Закон Республики Казахстан «О магистральном трубопроводе» от 22 июня 2012 г. № 20-V. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000020> (дата обращения: 27.12.2017).

15. Закон Республики Казахстан «О присоединении Республики Казахстан к Конвенции об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания» от 8 февраля 2003 г. № 383. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000383_ (дата обращения: 26.12.2017).

16. Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г. № 156. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000_ (дата обращения: 25.12.2017).

17. Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 г. № 339-IV. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_ (дата обращения: 25.12.2017).

18. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г. № 194-V ЗПК. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194> (дата обращения: 25.12.2017).

19. Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г. № 284. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_ (дата обращения: 25.12.2017).

20. Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 г. № 476. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476_ (дата обращения: 27.12.2017).

21. Закон Республики Казахстан «Об автомобильных дорогах» от 17 июля 2001 г. № 245. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000245_ (дата обращения: 25.12.2017).

22. Указ Президента Республики Казахстан «О Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 года» от 24 августа 2009 г. № 858. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/U090000858_ (дата обращения: 25.12.2017).

23. Указ Президента Республики Казахстан «О мерах по обеспечению безопасности воздушного транспорта Республики Казахстан» от 31 августа 1992 г. № 899. URL: http://online.zakon.kz/document/?doc_id=1001413 (дата обращения: 25.12.2017).

24. Указ Президента Республики Казахстан «Об утверждении общевоинских уставов Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Республики Казахстан» от 5 июля 2007 г. № 364. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/U070000364_#z324 (дата обращения: 26.12.2017).

25. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил государственной регистрации судна, в том числе маломерного судна, и прав на него» от 14 сентября 2011 г. № 1058 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 г. № 624). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100001058> (дата обращения: 25.12.2017).

26. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте» от 21 сентября 2007 г. № 825 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 сентября 2015 г. № 774). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P070000825_ (дата обращения: 25.12.2017).

27. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта» от 5 февраля 2013 г. № 87 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2015 г. № 941). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1300000087> (дата обращения: 25.12.2017).

28. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Технического регламента «Требования к безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктуры» от 4 августа 2010 г. № 794. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P100000794_ (дата обращения: 25.12.2017).

29. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил технической эксплуатации судов внутреннего водного плавания» от 21 июня 2011 г. № 680 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2015 г. № 941). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000680> (дата обращения: 25.12.2017).

30. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа морским транспортом Республики Казахстан и Правил перевозок грузов морским транспортом Республики Казахстан» от 18 июля 2011 г. № 823 (утратило силу). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31034357 (дата обращения: 25.12.2017).

31. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования аварийных случаев с судами» от 8 июля 2011 г. № 780 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 г. № 623). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000780> (дата обращения: 26.12.2017).

32. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан» от 18 января 2012 г. № 103 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 19 октября 2017 г. № 650). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1200000103> (дата обращения: 26.12.2017).

33. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил направления для освидетельствования на состояние опьянения, освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов» от 4 июня 2003 г. № 528. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P030000528> (дата обращения: 26.12.2017).

34. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальному цветографическому схемам» от 13 ноября 2014 г. № 1196. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400001196> (дата обращения: 26.12.2017).

35. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан» от 23 июля 2011 г. № 851 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 24 ноября 2015 г. № 941). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000851> (дата обращения: 27.12.2017).

36. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в столице» от 8 ноября 2007 г. № 1061. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P070001061> (дата обращения: 27.12.2017).

37. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом» от 14 июля 2011 г. № 799, утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 21 ноября 2016 г. № 714). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000799> (дата обращения: 27.12.2017).

38. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержа-

ние и управление дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения» от 4 апреля 2007 г. № 267 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 июня 2015 г. № 457). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P070000267_ (дата обращения: 27.12.2017).

39. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Технического регламента «Требования безопасности при эксплуатации автомобильных дорог» от 27 марта 2008 г. № 294 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2016 г. № 901). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P080000294_ (дата обращения: 27.12.2017).

40. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил согласования проекта строительства нового магистрального трубопровода» от 12 октября 2012 г. № 1305 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 г. № 628). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1200001305> (дата обращения: 27.12.2017).

41. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил эксплуатации магистральных газопроводов» от 11 февраля 2013 г. № 111 (утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 г. № 628). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1300000111> (дата обращения: 27.12.2017).

42. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении технического регламента «Требования к безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» от 17 ноября 2010 г. № 1202. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1000001202> (дата обращения: 27.12.2017).

43. Постановление Кабинета Министров Республики Казахстан «О присоединении Республики Казахстан к Международным конвенциям, принятым под эгидой Международной морской организации (ИМО), и к конвенции об ИМО» от 4 марта 1994 г. № 244. URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1002822#pos=0;161 (дата обращения: 25.12.2017).

44. Указ Президиума Верховного Совета КазССР «Об ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации автотранспорта на территории Казахской ССР» от 15 августа 1957 г. // Сборник законов Казахской ССР и Указов Президиума Верховного Совета Казахской ССР. 1938—1957. — Алма-Ата, 1958.

45. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О судебной практике по делам о воинских преступлениях» от 28 октября 2005 г. № 6. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P05000006S_ (дата обращения: 26.12.2017).

46. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуата-

ции транспортных средств» от 29 июня 2011 г. № 3. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P110000003S> (дата обращения: 26.12.2017).

47. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые постановления Пленума и нормативные постановления Верховного Суда Республики Казахстан» от 25 декабря 2006 г. № 12. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P06000012S_ (дата обращения: 27.12.2017).

48. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О соблюдении судами законности при назначении уголовного наказания» от 30 апреля 1999 г. № 1. URL: <http://sud.gov.kz/rus/legislation/CAT01/79696/1999> (дата обращения: 28.12.2017).

49. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О некоторых вопросах назначения наказания в виде лишения свободы» от 19 октября 2001 г. № 15 (утратило силу нормативным постановлением Верховного Суда Республики Казахстан от 25 июня 2015 г. № 4). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P01000015S_#z0 (дата обращения: 25.12.2017).

50. Приказ и. о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом» от 26 марта 2015 г. № 349, зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 3 июля 2015 г. № 11550). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011550> (дата обращения: 27.12.2017).

51. Приказ и. о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения» от 16 мая 2011 г. № 279 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 13 июня 2011 г. № 7006). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007006> (дата обращения: 25.12.2017).

52. Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении и введении в действие «Правил технической эксплуатации и безопасности обслуживания средств радиосвязи и электронавигации на судах водного транспорта Республики Казахстан» от 30 июля 1996 г. № 173 (зарегистрирован Министерством юстиции Республики Казахстан 10 сентября 1998 г. № 604). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V960000604_ (дата обращения: 25.12.2017).

53. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан «Об утверждении Правил допуска лиц к экзаменам, их сдачи и выдачи удостоверений на право управления отдельными видами транспортных средств» от 26 февраля 2010 г. № 90 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 5 марта 2010 г. № 6103, утратил силу приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан от 2 декабря 2014 г. № 862). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V100006103_ (дата обращения: 27.12.2017).

54. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан «Об утверждении Правил организации и проведения оценки степени рисков эксплуатируемых дорог на территории Республики Казахстан» от 26 июня 2014 г. № 383 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 29 июля 2014 г. № 9635). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1400009_635 (дата обращения: 27.12.2017).

55. Приказ Министра здравоохранения Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по организации и производству судебно-медицинской экспертизы» от 20 мая 2010 г. № 368 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 23 июня 2010 г. № 6305, утратил силу приказом Министра юстиции Республики Казахстан от 27 апреля 2017 г. № 484). URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/V100006305_ (дата обращения: 26.12.2017).

56. Приказ Министра здравоохранения Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по проведению медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения» от 11 июня 2003 г. № 446 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 4 июля 2003 г. № 2389, утратил силу приказом Министра здравоохранения Республики Казахстан от 13 июля 2017 г. № 504). URL: https://zakon.uchet.kz/rus/docs/V030002389_ (дата обращения: 26.12.2017).

57. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Устава службы на судах морского транспорта» от 30 января 2015 г. № 74 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 марта 2015 г. № 10454). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500010454> (дата обращения: 25.12.2017).

58. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте» от 19 мая 2011 г. № 291 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 20 июня 2011 г. № 7021). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007021> (дата обращения: 25.12.2017).

59. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте» от 18 апреля 2011 г. № 209 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 13 мая 2011 г. № 6954). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100006954> (дата обращения: 25.12.2017).

60. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при

обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов» от 28 марта 2011 г. № 173 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 31 марта 2011 г. № 6855). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100006855> (дата обращения: 25.12.2017).

61. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Требований в области безопасности и охраны труда на судах внутреннего водного транспорта» от 13 декабря 2013 г. № 1007 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 20 января 2014 г. № 9073). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1300009073> (дата обращения: 25.12.2017).

62. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан, прав на них и сделок с ними, а также форм документов, удостоверяющих права на них» от 18 сентября 2012 г. № 613 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 октября 2012 г. № 8020, утратил силу приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 г. № 409). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1200008020> (дата обращения: 26.12.2017).

63. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил ремонта судов» от 7 апреля 2011 г. № 201 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 3 мая 2011 г. № 6938). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100006938> (дата обращения: 27.12.2017).

64. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан» от 3 июля 2011 г. № 419 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 22 августа 2011 г. № 7136). URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007136> (дата обращения: 28.12.2017).

65. ГОСТ 13508-74 «Разметка дорожная» (утратил силу). URL: <http://megaporm.ru/Data2/1/4294852/4294852457.pdf> (дата обращения: 27.12.2017).

66. ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» (утратил силу). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1022496 (дата обращения: 27.12.2017).

67. СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги» (утратил силу). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30001615 (дата обращения: 27.12.2017).

68. ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» (утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827) (с изм. от 09.1.2011 г.). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31075968 (дата обращения: 27.12.2017).

69. ТР ТС 026/2012 «О безопасности маломерных судов» (принят Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 15 июня 2012 г. № 33). URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31222179#pos=0;0 (дата обращения: 25.12.2017).

70. Концепция проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан (новая редакция). URL: http://www.lecs-center.org/index.php/index.php?catid=34&id=263%3Adraft-concept-cc-kazakhstan&lang=ru&option=com_content&view=article (дата обращения: 25.12.2017).

71. Концепция проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан. URL: <http://www.zakon.kz> (дата обращения: 25.12.2017).

СССР, РСФСР, РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

72. Уголовный кодекс РСФСР (принят на 3-й сессии IX съезда Советов 26 мая 1922 г., введен в действие постановлением ВЦИК РСФСР «О введении в действие Уголовного кодекса Р.С.Ф.С.Р.» от 1 июня 1922 г.) // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства РСФСР. — 1922. — № 15. — Ст. 153; СУ КАССР. — 1922. — № 11. — Ст. 104. URL: [https://ru.wikisource.org/wiki/Уголовный_кодекс_РСФСР_\(1922\)](https://ru.wikisource.org/wiki/Уголовный_кодекс_РСФСР_(1922)) (дата обращения: 25.12.2017).

73. Уголовный кодекс РСФСР (принят постановлением ВЦИК РСФСР «О введении в действие Уголовного кодекса Р.С.Ф.С.Р. редакции 1926 г.» от 22 ноября 1926 г.) // СУ РСФСР. — 1926. — № 80. — Ст. 600. URL: https://ru.wikisource.org/wiki/Уголовный_кодекс_РСФСР_1926_года (дата обращения: 25.12.2017).

74. Уголовный кодекс Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 г. № 2012-ХII. URL: http://www.fmc.uz/legisl.php?id=k_ug (дата обращения: 25.12.2017).

75. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. URL: <http://base.garant.ru/58060470/> (дата обращения: 25.12.2017).

76. Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета РСФСР «Об изъятиях из общей подсудности в местностях, объявленных на военном положении» от 20 июня 1919 г. // СУ РСФСР. — 1919. — № 27. — Ст. 301. URL: <http://istmat.info/node/38094> (дата обращения: 25.12.2017).

77. Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета РСФСР «Положение о Революционных Военных трибуналах» от 20 ноября 1919 г. // СУ РСФСР. — 1919. — № 58. — Ст. 549. URL: <http://istmat.info/node/38779> (дата обращения: 25.12.2017).

78. Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета РСФСР «О Революционных Военных Железнодорожных Трибуналах (По-

ложение)» от 27 марта 1920 г. // СУ РСФСР. — 1920. — № 21. — Ст. 112. URL: <http://istmat.info/node/41437> (дата обращения: 25.12.2017).

79. Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О борьбе со спекуляцией» от 15 ноября 1917 г. // Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917—1952. — М., 1953.

80. Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О введении военного положения на железных дорогах» от 28 ноября 1918 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства РСФСР. — 1918. — № 86. — Ст. 895. URL: <http://istmat.info/node/31892> (дата обращения: 25.12.2017).

81. Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О порядке пользования пассажирскими поездами» от 4 июня 1919 г. // СУ РСФСР. — 1919. — № 23. — Ст. 274. URL: <http://istmat.info/node/38031> (дата обращения: 25.12.2017).

82. Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 г. // СУ РСФСР. — 1921. — № 6. — Ст. 40. URL: <http://istmat.info/node/45778> (дата обращения: 25.12.2017).

83. Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О транспортных операциях на внутренних водных путях» от 11 апреля 1921 г. // СУ РСФСР. — 1921. — № 32. — Ст. 178. URL: <http://istmat.info/node/46075> (дата обращения: 25.12.2017).

84. Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «О морском транспорте» от 30 мая 1921 г. // СУ РСФСР. — 1921. — № 50. — Ст. 272. URL: <http://istmat.info/node/46247> (дата обращения: 25.12.2017).

85. Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» от 10 июня 1920 г. // Известия ВЦИК. 1920. 13 июня. СУ РСФСР. — 1920. — № 57. — Ст. 251. URL: <http://istmat.info/node/41936> (дата обращения: 25.12.2017).

86. Постановление Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов «О правилах выдачи разрешений на проезд по железным дорогам» от 9 июля 1919 г. // СУ РСФСР. — 1919. — № 34. — Ст. 340. URL: <http://istmat.info/node/38264> (дата обращения: 25.12.2017).

87. Постановление Совета Труда и Оборона РСФСР «Об усилении наказания за проезд на паровозах и тормозных площадках лиц, не имеющих на то права, а равно в отношении должностных лиц, проявляющих бездействие в борьбе с этим опасным для железнодорожного движения нарушением революционного порядка» от 15 апреля 1921 г. // СУ РСФСР. — 1921. — № 34. — Ст. 184. URL: <http://istmat.info/node/46085> (дата обращения: 25.12.2017).

88. Постановление Совета Труда и Оборона РСФСР «О порядке пользования проездом по водным путям (Положение)» от 16 апреля 1920 г. // СУ РСФСР. — 1920. — № 33. — Ст. 159. URL: <http://istmat.info/node/41580> (дата обращения: 25.12.2017).

89. Постановление ЦИК СССР, СНК СССР «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями» от 13 марта 1929 г. // Соборание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. — 1929. — № 21. — Ст. 182. URL: <http://lawru.info/dok/1929/03/13/n1200312.htm> (дата обращения: 25.12.2017).

90. Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных поездах и за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном» от 9 апреля 1941 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1941. — № 16. URL: http://94.198.130.6/cgi-bin/irbis64r_91/cgiirbis_64.exe?LNG=&C21COM=2&I21DBN=PBD&P21DBN=PBD&Z21ID=&Image_file_name=%2F%D0%B286-1941%2F%D0%B286-1941-04-19.pdf&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=0

91. Советская юстиция. — 1940. — № 12.

92. СУ РСФСР. — 1919. — № 25.

93. СУ РСФСР. — 1920. — № 56.

94. СУ РСФСР. — 1921. — № 69.

95. СУ РСФСР. — 1929. — № 50. — Ст. 513.

96. СЗ СССР. — 1936. — № 1. — Ст. 2.

ИСТОЧНИКИ

НАУЧНАЯ, УЧЕБНАЯ ЛИТЕРАТУРА

97. Resolutions of the Congresses of the International Association of Penal Law (1926—2014). URL: www.penal.org/en/resolutions-aidp-iapl-congresses (дата обращения: 25.12.2017).

98. *Алексеев Н. С.* Транспортные преступления. — М., 1957.

99. *Братусь С. Н.* Юридическая ответственность и законность. — М., 2001.

100. *Булатов С. Я.* Вопросы судебной практики по делам о преступлениях на автотранспорте // Учен. зап. юрид ф-та КазГУ. — Алма-Ата, 1957. Вып. 4.

101. *Голик Ю. В.* Случайный преступник: Монография. — Томск, 1984.

102. *Великанов Д. П. и др.* Транспорт СССР. Итоги за 50 лет и перспективы развития / Под общ. ред. А. Л. Голованова. — М., 1967.

103. *Герцензон А. А., Грингауз Ш. С., Дурманов Н. Д. и др.* История советского уголовного права: 1917—1947. — М., 1948.

104. *Голик Ю. В.* Некоторые вопросы применения наказания к случайным преступникам // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

105. *Головкин Л. В.* Анализ Концепции проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан. URL: <http://www.zakon.kz/4480131-analiz-konceptcii-proekta-ugolovnogo.html> (дата обращения: 25.12.2017).

106. *Грекова Т. М.* Уголовная ответственность за угон транспортных средств: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1987.

107. *Гринберг М. С.* Нормы о преступлениях в области использования техники. Динамика и природа // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

108. *Гринберг М. С.* Ответственность за технические преступления (Историко-теоретический обзор) // Уголовное право в борьбе с преступностью. — Свердловск, 1987.

109. *Гуревич И. М.* Профессиональная пригодность и основные свойства нервной системы. — М., 1970.

110. *Дагель П. С.* О смешанной форме вины в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Проблемы борьбы с преступлениями, совершаемыми по неосторожности. — М., 1982.

111. *Дагель П. С.* Уголовная политика в сфере борьбы с преступной неосторожностью // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

112. *Дагель П. С.* Установление уголовной наказуемости с учетом субъективной стороны общественно опасных деяний // Основные направления борьбы с преступностью. — М., 1975.

113. *Дементьев С. И.* Построение уголовно-правовых санкций в виде лишения свободы. — Ростов-н/Д., 1986.

114. *Жулев В. И.* Водитель и безопасность дорожного движения. — М., 1984.

115. *Жунусов Б. Ж.* Проблемы уголовной политики (уголовно-правовые и уголовно-исполнительные): Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. — Алматы, 1994.

116. *Золотов Б. П.* Общественная опасность неосторожных преступлений и проблема эффективности наказания за их совершение // Проблемы борьбы с преступлениями, совершаемыми по неосторожности. — М., 1982.

117. *Иванов Н. Г., Корабельников С. М.* Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. — М., 1990.

118. *Карпец И. И.* Наказание. Социальные, правовые и криминологические проблемы. — М., 1973.

119. *Касынюк В. И.* Совершенствование уголовного закона об ответственности за повреждение путей сообщения и транспортных средств // Проблемы социалистической законности: Сб. науч. тр. — Харьков, 1991. Вып. 26.

120. *Касынюк В. И.* Уголовная ответственность за транспортные преступления. — Киев, 1977.

121. *Квашиш В. Е.* Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. — Владивосток, 1986.

122. *Коробеев А. И.* Криминологическая характеристика личности неосторожного преступника // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

123. *Коробеев А. И.* Объект уголовно-правовой охраны безопасности мореплавания // Проблемы повышения эффективности борьбы с преступностью. — Иркутск, 1983.

124. *Коробеев А. И.* Транспортные правонарушения. Квалификация и ответственность. — М., 1990.

125. *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. — СПб., 2003.

126. *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. — СПб., 2013.

127. *Коробеев А. И.* Транспортные преступления: пути и способы совершенствования законодательной конструкции // Правоведение. — 1989. — № 4.

128. *Корчагин А. Г.* О субъекте неосторожных преступлений, связанных с использованием техники. — Владивосток, 1981.

129. *Кременов И. Н.* Уголовная ответственность за транспортные преступления. — Ташкент, 1990.

130. Криминология: Учебн. / Под ред. акад. В. Н. Кудрявцева, проф. В. Е. Эминова. — М., 1997.

131. *Кузнецова Н. Ф.* Проблемы криминологической детерминации. — М., 1984.

132. *Кузьмина А. И.* Борьба с автотранспортными преступлениями. — Омск, 1981.

133. *Куринов Б. А.* Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. — М., 1976.

134. Курс советского уголовного права / Отв. ред.: Н. А. Беляев, М. Д. Шаргородский. — Л., 1968. Т. 1. Часть общая.

135. *Лукьянов В. В.* Обеспечение безопасности движения. — М., 1979.

136. *Ляпунов Ю. И., Мивениерадзе И. Я.* Основы систематизации Особенной части уголовного права // Правоведение. — 1983. — № 3.

137. *Нерсисян В. А.* Проблемы совершенствования законодательства о неосторожных преступлениях // Проблемы уголовно-правовой борьбы с преступностью. — М., 1989.

138. Новое уголовное право России. Особенная часть: Учеб. пос. / Г. Н. Борзенков, С. В. Бородин, Б. В. Волженкин, В. С. Комиссаров и др.; Под ред. Н. Ф. Кузнецова. — М., 1996.

139. *Нуртаев Р. Т.* Борьба с неосторожными видами преступлений. — Алма-Ата, 1990.

140. *Бакишев К. А.* Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по законодательству Республики Казахстан. — Караганда, 1999.

141. *Плотников А. И.* Вопросы совершенствования уголовно-правовых норм о транспортных преступлениях // Проблемы разработки нового советского уголовного законодательства. — М., 1990.

142. *Портнягин В. Г.* Смягчающие и отягчающие обстоятельства по делам о неосторожных преступлениях // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью. — Владивосток, 1981.

143. *Посмаков П. Н.* Тюремный синдром. — Астана, 2001.

144. *Рогов И. И.* Некоторые аспекты уголовной политики Республики Казахстан // Альтернативы тюремному заключению в Казахстане: Мат-лы международ. науч.-практ. конф. — Алматы, 2000.

145. Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917—1952. — М., 1953.

146. Сборник законов Казахской ССР и Указов Президиума Верховного Совета Казахской ССР. 1938—1957. — Алма-Ата, 1958.

147. Сборник международных соглашений и законодательных актов СССР по вопросам мореплавания. — М., 1971.

148. Сборник постановлений Президиума и определений Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда РСФСР (1964—1972 гг.). — М., 1974.

149. *Таганцев Н. С.* Курс русского уголовного права. Часть Общая. — СПб., 1878. Кн. 1.

150. *Тацый В. Я.* Объект и предмет преступления по советскому уголовному праву. — М., Харьков, 1988.

151. *Хохряков Г. Ф.* Криминология: Учебн. — М., 2000.

152. *Чучаев А. И.* Вопросы уголовной ответственности за самовольную без надобности остановку поезда // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: Сб. науч. тр. — Свердловск, 1989.

153. *Чучаев А. И.* Проблема наказания за неосторожные преступления // Проблемы уголовно-правовой борьбы с преступностью. — М., 1989.

154. *Шавырина А. С.* Основные подходы к разграничению административных правонарушений и преступлений. URL: <https://www.sovremennoe-pravo.ru/m/articles/view/Основные-подходы-к-разграничению-административных-правонарушений-и-преступлений> (дата обращения: 25.12.2017).

155. Эффективность правовых норм. — М., 1980.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

156. Большая Советская Энциклопедия: В 30 т. Изд. 3-е. / Гл. ред. А. М. Прохоров. — М., 1977. Т. 27.

157. Казахская Советская Энциклопедия: Энциклопедический справочник / Под ред. М. К. Козыбаева. — Алма-Ата, 1981.

158. Казахская ССР: Краткая энциклопедия: В 4 т. / Под ред. М. К. Козыбаева. — Алма-Ата, 1988. Т. 2.

АРХИВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

159. Архив суда Алатауского района г. Алматы, д. д. 1-219; 1315; 1-584; 1-857.

160. Архив суда Бостандыкского района г. Алматы, д. 1-425.

161. Архив суда Калининского района г. Алматы, д. д. 1-481; 1-976.

162. Архив суда Кировского района г. Караганды, д. 1-258.

163. Архив суда Советского района г. Алматы, д. д. 1-377; 1-499; 573.

164. Архив суда Советского района г. Караганды, д. 1-250.

165. Архив суда Целиноградского района Акмолинской области, д. 1-160.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1 ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ: ПОНЯТИЕ, СИСТЕМА, ВИДЫ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА.....	7
1.1 <i>История национального законодательства о транспортных уголовных правонарушениях.....</i>	<i>7</i>
1.2 <i>Понятие, система и виды транспортных уголовных правонарушений.....</i>	<i>21</i>
1.3 <i>Криминологическая характеристика транспортных уголовных правонарушений.....</i>	<i>41</i>
1.4 <i>Транспортные административные проступки и транспортные уголовные правонарушения.....</i>	<i>51</i>
2 УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНЫХ УГОЛОВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ.....	60
2.1 <i>Транспортные уголовные правонарушения, посягающие на безопасность движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта.....</i>	<i>60</i>
2.2 <i>Транспортные уголовные правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.....</i>	<i>98</i>
2.3 <i>Транспортные уголовные правонарушения, посягающие на безопасную работу транспорта.....</i>	<i>125</i>
2.4 <i>Иные уголовные правонарушения, которые законодатель относит к транспортным.....</i>	<i>158</i>
3 НАКАЗУЕМОСТЬ И НАКАЗАНИЕ ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ.....	176
ЗАДАЧИ ПО ТЕМЕ «ТРАНСПОРТНЫЕ УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ».....	201
НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ.....	210
<i>Международные.....</i>	<i>210</i>
<i>Республики Казахстан, КазССР.....</i>	<i>210</i>
<i>СССР, РСФСР, Республики Узбекистан.....</i>	<i>218</i>
ИСТОЧНИКИ.....	221
<i>Научная, учебная литература.....</i>	<i>221</i>
<i>Справочная литература.....</i>	<i>224</i>
<i>Архивные материалы.....</i>	<i>224</i>

Кайрат Алиханович Бакишев

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ
ПО УГОЛОВНОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

Монография

Редактор

Г. У. Ибраев

Технический редактор

Р. М. Стафеев

Корректор

В. Т. Бирюкова

Сдано в набор 27.11.2017 г. Подписано в печать 29.12.2017 г.
Усл. печ. л. 13,14. Печать офсетная. Бумага офсетная. Формат 60×84^{1/16}.
Заказ № 1912. Тираж 100 экз. Цена договорная.

Тематический план издания ведомственной литературы
Карагандинской академии МВД РК им. Б. Бейсенова
на 2017 г., позиция № 30

Отдел научно-исследовательской и редакционно-издательской работы
Карагандинской академии МВД РК им. Б. Бейсенова

Отпечатано в типографии Карагандинской академии
МВД Республики Казахстан им. Б. Бейсенова.

г. Караганда, ул. Ермакова, 124