

Галкин Алексей Николаевич

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

**Проблемные вопросы квалификации деяний, предусмотренных
ст. 264 и 264.1 УК РФ**

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы квалификации деяний предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ

Ключевые слова: проблемы, вопросы квалификации, отечественное гражданское законодательство, квадроциклы.

Проблемы квалификации деяний, предусмотренных ст. ст. 264 и 264.1 УК РФ, изучались многими исследователями. Несмотря на тщательное изучение проблемы и большое количество научных статей, ученые-юристы не устранили проблему привлечения к ответственности тех, кто совершил данное преступление, но отказались от медицинского освидетельствования на алкоголь или приняли меры для устранения признаков опьянения. В судах Республики Саха (Якутия) по рассматриваемой категории преступлений рассматриваются случаи исключения квалификационного признака «совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения».

Предмет нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – механическое транспортное средство. Учитывая бланкетный характер диспозиции ст. 264 УК РФ, в целях толкования используемых УК РФ понятий следует обратиться к нормативным правовым актам иных отраслей права.

В Правилах дорожного движения под механическим транспортным средством в целом понимается устройство, предназначенное для перевозки по

дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется на любые тракторы и самоходные машины, о чем законодатель дополнительно информирует в примечании 1 к ст. 264 УК РФ.

Вместе с тем в УК РФ при определении предмета рассматриваемого преступления используется формулировка «транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право», которая также встречается в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ. Так, в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» на управление автотранспортом, троллейбусом и трамваем предоставляется специальное право соответствующей категории или подкатегории. Учитывая, что к механическим транспортным средствам также относятся самоходные машины, следует отметить, что на управление самоходными машинами требуется наличие удостоверения тракториста-машиниста.

Источник повышенной опасности при осуществлении своей прямой деятельности создает угрозу окружающей среде и в первую очередь человеку. На наш взгляд, это становится возможным вследствие недостаточного контроля со стороны управомоченных лиц, в том числе медлительности законодателя в принятии правовых решений, регулирующих развитие инновационных технологий, становящимися объектами повышенной опасности [2, с. 24].

Важным недостатком отечественного гражданского законодательства в этой связи является отсутствие четкого определения источника повышенной опасности. В статье 1079 Гражданского кодекса РФ содержится примерный перечень источников повышенной опасности. Однако, поскольку любой перечень или классификация источников повышенной опасности носит условный характер, необходимо его систематическое обновление [4, с. 18]. В частности, следует дополнить указанный перечень рядом уже существующих и потенциальных источников повышенной опасности, таких, как уже упомянутые бойцовские собаки, электротранспорт, дистанционно управляемые

транспортные средства. Как показывает судебная практика, отсутствие четких характеристик вновь созданных объектов повышенной опасности создает сложность для квалификации судами факта совершенного правонарушения и вынесения решения о возмещении вреда.

Россия стремится к созданию собственного научно-технического потенциала как базовой составляющей экономической независимости в мировом интеграционном процессе. Как известно, наряду с преимуществами научный прогресс вызывает множество проблем в различных сферах жизнедеятельности общества. Это становится наиболее заметным в правоотношениях, связанных с причинением вреда источником повышенной опасности.

Некоторые ученые под источником повышенной опасности понимают предметы, вещи, оборудование, находящиеся в процессе эксплуатации и создающие при этом повышенную опасность для окружающих.

Правовая квалификация объекта как источника повышенной опасности неоднозначно решается в судебной практике. Например, уже давно реализуются в свободной продаже квадроциклы. Управление этим транспортным средством не требует наличия специального права, но разрешено только по пересеченной местности. Однако довольно часто квадроциклы оказываются на трассе и наносят вред окружающим. Судебные дела о причинении вреда квадроциклами разваливаются в связи с отсутствием в законодательстве факта признания их транспортным средством и невозможностью включения в перечень источников повышенной опасности.

На наш взгляд, чтобы решение суда было легитимным, необходимо придать правовое значение юридическим фактам, в том числе косвенно свидетельствующим, что вред причинен источником повышенной опасности и явился результатом его действия или проявления его вредоносных свойств.

Не всегда удается привлечь к ответственности владельца источника повышенной опасности в связи с отсутствием доказательств по делу. В частности, судебная практика не относит к источникам повышенной опасности

домашних животных, хотя с теоретической точки зрения они соответствуют всем признакам такого источника. Анализ судебной практики свидетельствует, что при причинении вреда, например, не включенными в перечень источников повышенной опасности домашними животными, суды определяют ответственность не по правилам ст. 1079 ГК РФ, а в соответствии со ст. 1064 ГК РФ. Неоднозначная трактовка смысла закона и обстоятельств дела при рассмотрении подобной категории споров отрицательно влияет на правоприменительную практику. При этом необходимо отметить, что, благодаря открытому перечню источников повышенной опасности, судебный орган, принимая во внимание особые свойства предметов, веществ или иных объектов, эксплуатируемых в процессе деятельности, при отправлении правосудия вправе по внутреннему убеждению установить источник повышенной опасности, не указанный в законе.

Так как источник повышенной опасности в настоящее время представляет особую опасность для окружающих, необходимо классифицировать поведение владельца источника повышенной опасности с определением специальных признаков. Только в этом контексте можно говорить о квалификации деликта по ст. 1079 ГК РФ. При этом особенностью специального деликта, по мнению С.К. Соломина и Н.Г. Соломиной, выступает то, что наличие вреда и есть основание возникновения обязательства по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности [1, с. 47].

С этим мнением нельзя не согласиться. Однако, чтобы определить суть этого вида ответственности, которая в доктрине гражданского права является дискуссионной, необходимо исходить из того факта, что любая ответственность является результатом ранее совершенного правонарушения и наступает за противоправное поведение лица.

Для отнесения тех или иных объектов к источникам повышенной опасности обычно учитывают три признака: наличие вредоносных свойств, невозможность полного контроля за ними со стороны человека, распространение вреда на неопределенный круг лиц. Поэтому считаем

возможным дать определение понятия источника повышенной опасности, включающее в себя основные признаки.

Таким образом, источник повышенной опасности – это объекты материального мира, которые вследствие физических или технических недостатков в процессе их использования не поддаются непрерывному и всеобъемлющему контролю человека и причиняют вред личным или имущественным правам окружающих.

Подводя итог, следует заметить, что институт ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, несмотря на многолетнюю историю, недостаточно изучен; очевидны пробелы в теоретической и практической базе, а решения различных, касающихся данного института, вопросов, часто противоречивы.

Таким образом, можно заключить:

1) транспортное преступление следует понимать как социально опасное преступное деяние, совершенное в области взаимодействия человека с транспортом (когда оно создает внутреннюю угрозу для бесперебойной работы транспорта – лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность на транспорте, когда она создает внешнюю угрозу – лицом, не выполняющим эти функции), нарушать безопасность движения или эксплуатации транспорта как системы или транспортного средства или условия, гарантирующие безопасность на транспорте, куще предусмотренных законом уголовных последствий;

2) к числу указанных преступлений законодатель отнес [3, с. 15]:

– нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ);

– нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ);

– нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);

- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);
- действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ);
- нарушение правил при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ);
- неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ);
- нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ);
- нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ).

Кроме того, в гл. 31 УК РФ выделяются: нарушения правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350); нарушение правил полетов или подготовки к ним (ст. 351); нарушение правил кораблевождения (ст. 352). Однако в силу прямого указания закона (ст. 331 УК РФ) эти деяния посягают на установленный порядок прохождения военной службы.

Литература

1. Руководство для следователей / Под общей ред. В.В. Мозякова. М., 2011.
2. Расследование дорожно-транспортных происшествий, некоторые особенности проведения допросов, экспертиз при расследовании ДТП // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД РФ. 2011. №1 (123).
3. Ратинов А.Р. Судейская психология для следователей: Учебное пособие. М.], 1967.

4. Сырков С.М. О механизме образования следов ткани одежды на автотранспорте при наездах на людей.: В сб. научно-практических работ судебных медиков и криминалистов. Петрозаводск, 2013.

© Бюллетень магистранта 2020 год № 2