Кафедра Уголовного права

КУРСОВАЯ РАБОТА

по дисциплине: «Уголовное право России»

на тему: Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Автор работы

Специальность юриспруденция

Группа

Руководитель работы

Работа защищена \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_оценка\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ……………………………………………………………........

1 ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА……………………………………….

2 ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ……………………………………………..

2.1 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта……………….

2.2 Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств……………………………………………………....

2.3 Нарушение правил международных полетов…………………………

3 ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНЫХ УСЛОВИЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА………………………………………………………………

3.1 Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями………………………...

3.2 Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения…………………………………………………………………...

3.3 Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта…………………………………………………………………...

3.4 Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие………….

ЗАКЛЮЧЕНИЕ……………………………………………………………...

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК……………………………………...

ВВЕДЕНИЕ

Под транспортом понимается отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов.

Различают наземный, воздушный и водный транспорт. К назем­ным видам транспорта относится железнодорожный, автомобиль­ный и трубопроводный транспорт. К водному относят морской и речной виды транспорта, а к воздушному — авиационный.

В зависимости от назначения различают транспорт общего и не общего пользования. Транспорт общего пользования обслуживает процесс производственного обращения и население. К транспорту не общего пользования относят транспорт, предназначенный для внутризаводского перемещения сырья, полуфабрикатов, готовых изделий и т. п., а также транспорт личного пользования.

В зависимости от характера выполняемой работы транспорт подразделяют на пассажирский и грузовой.

Транспорт и его составляющие (в том числе транспортные средства) имеют исключительно большое значение в жизни обще­ства, оказывая огромное влияние на эффективность народного хо­зяйства, функционирование объектов жизнеобеспечения городов и других населенных пунктов, на темпы и успехи предпринима­тельской и иной деятельности людей. Все виды транспортных средств являются не только техническими устройствами, облегча­ющими жизнь и деятельность людей, но и наиболее распростра­ненным источником повышенной опасности.

Увеличивающиеся с каждым годом интенсивность и объем перевозок, а также число транспортных средств выдвигают в качестве одной из первоочередных задач обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Таким образом, тема данной курсовой работы: «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» является актуальной и представляет большой интерес для изучения.

Цель курсовой работы: рассмотреть и проанализировать виды дорожно – транспортных преступлений

В курсовой работе были использованы следующие источники литературы:

1. Уголовный кодекс РФ
2. Различные законодательные акты РФ
3. Учебные пособия и учебники.

**1 История развития законодательства о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

Нормы, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта, существовали и в дореволюционном уголовном законодательстве. Основное внимание в Уголовном уложении 1903 г. уделялось в первую очередь обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, речного и морского транспорта. Так, в гл. 30 "Повреждение имущества, путей сообщения, граничных и тому подобных знаков или иных предметов" устанавливалась ответственность лиц, виновных "в повреждении служащих для общественного пользования водяных путей, шлюзов, водоспуска, плотины, моста или иного сооружения для переправы, судоходства, предупреждения наводнений" (ст. 557)

Советская власть с первых дней существования решительно боролась с организаторами и участниками контрреволюционных выступлений, саботажей, разбоев, погромов и пр. В обстановке хозяйственной разрухи и тяжелого экономического положения борьбе с транспортными преступлениями уделялось внимание только в плане борьбы с саботажем и вредительством. В первую очередь нуждался в охране железнодорожный транспорт. Поэтому уже 10 декабря 1919 г. Совет рабочей и крестьянской обороны принимает постановление, согласно которому разрешалось в надлежащих случаях расстреливать на месте лиц "за злоумышленное разрушение железнодорожных сооружений", т.е. за действия, создающие угрозу безопасности движения железнодорожного транспорта.

В Уголовном кодексе 1922 г. специальных статей об ответственности за безопасность движения и эксплуатации транспорта не было. Однако она регламентировалась нормами, которые предусматривали ответственность за неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка движения по железным дорогам и водным путям. С 1923 г. соответствующие статьи были дополнены указанием на воздушные пути. Таким образом, данные нормы положили начало формированию уголовного законодательства о транспортных преступлениях.

Уголовный кодекс 1926 г. также содержал нормы, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта. Например, в ст. 75 предусматривалась ответственность за нарушение правил безопасности на железнодорожном транспорте. Однако отдельных норм об ответственности за автотранспортные преступления в этом Кодексе еще не было. В 1929 г. в него ввели статью об ответственности за разрушения и повреждения железнодорожного и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегающих знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна.

Впоследствии Уголовный кодекс 1926 г. дополнялся и иными нормами, например, о нарушении работниками гражданской авиации своих служебных обязанностей, если это повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение воздушного судна, оборудования для полетов или несчастные случаи с людьми; об ответственности лиц, достигших 12-летнего возраста, за совершение действий, способных вызвать крушение поезда.

И только в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. "О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте", разъяснялось, что при авариях автотранспорта с человеческими жертвами ответственность водителей, не являющихся работниками транспорта, должна наступать в зависимости от последствий и характера вины по статьям о преступлениях против личности.

Такое решение вопроса проблему не решало. Поэтому в Уголовном кодексе 1960 г., хотя и не была выделена самостоятельная глава, посвященная нормам об ответственности за посягательство на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, однако в нем сформирована достаточно четкая система транспортных преступлений.

Статьи от ответственности за такие деяния содержались в разных главах Кодекса. В гл. I "Государственные преступления" в подразделе "Иные государственные преступления" предусматривалась ответственность за нарушение правил международных полетов (ст. 84), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта (ст. 85), повреждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 86).

На момент вступления в силу Уголовного кодекса 1960 г. в нем содержались в гл. 10 следующие статьи об ответственности за: нарушения правил безопасности движения и эксплуатации механического транспорта работником транспорта (ст. 211), такие же нарушения лицами, не являющимися работниками транспорта (ст. 212), и нарушения действующих на транспорте правил (ст. 213).

В 1965 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 июля в Уголовный кодекс 1960 г. были включены статьи об ответственности за угон автотранспортных средств (ст. 212.1), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 213.1).

В 1968 г. ст. 212 была объединена со ст. 211, так как законодатель счел, что разграничение ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств в зависимости от признаков субъекта ни теоретически, ни практически не оправдано.

В том же 1968 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня группа транспортных преступлений была дополнена статьями об ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 211.1); за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 211.2). Позднее ст. 211.1 была из Кодекса исключена, и он был дополнен ст. 211.3 (допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения).

В 1973 г. рассматриваемая группа преступлений была дополнена ст. 213.2 "Угон воздушного судна".

Примерно с середины 60-х годов в теории уголовного права стала выделятся группа транспортных преступлений как подсистема "преступлений против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения".

Таким образом, к моменту принятия в 1996 г. нового Уголовного кодекса в доктрине уголовного права сложилась довольно стройная система транспортных преступлений.

2Преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

2.1 Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта

Общественная опасность нарушения правил безопасности дви­жения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта заключается в том, что в результате этого про­исходят крушения поездов, в том числе пассажирских, катастрофы воздушного транспорта или аварии на водном транспорте, влеку­щие за собой не только тяжелые человеческие жертвы, но и при­чинение особо крупного имущественного ущерба государственным или коммерческим организациям, при этом дезорганизуется нор­мальное функционирование соответствующего вида транспорта, подрывается доверие населения к услугам, предоставляемым транс­портными организациями.[[1]](#footnote-1)

**Объектом** рассматриваемого состава преступления является за­щищенность личности, общества и государства от угроз в связи с эксплуатацией железнодорожного, воздушного, морского или реч­ного транспорта.

**Предметом** данного преступления являются самодвижущиеся технические средства, относящиеся к железнодорожному подвиж­ному составу, воздушному или водному (морскому и речному) транспорту[[2]](#footnote-2).

**Под железнодорожным подвижным составом** понимаются локо­мотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной подвижной со­став, предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожного подвижно­го состава. К таковому относятся тепловозы, электровозы и другие локомотивы, пассажирские и товарные поезда, электрички как совокупность локомотива (электровоза) и системы вагонов, соответ­ствующим образом взаимосвязанных определенной системой тормоз­ных узлов и средств сигнализации. К железнодорожным подвижным транспортным средствам следует относить отдельно функционирую­щие маневровые локомотивы пристанционного использования, ава­рийные и снегоочистительные поезда, дрезины ограниченного дви­жения и поезда метрополитена.

Поезда на рельсовой основе в шахтах горной промышленности, а также трамваи (в том числе скоростное) к железнодорожному транспорту не относятся.

**Под воздушными транспортными средствами** понимаются само­леты, вертолеты, мотодельтапланы, дирижабли и иные летатель­ные аппараты (кроме воздушных шаров, зондов, управляемых че­ловеком космических ракет), используемые для перевозки пасса­жиров или грузов по воздуху либо для выполнения каких-либо иных работ (например, для монтажа высотных строительных кон­струкций, для тушения лесных пожаров, для подкормки сельско­хозяйственных посевов или для борьбы с сельскохозяйственными вредителями и т. п.).[[3]](#footnote-3)

**К водным транспортным средствам** относятся надводные кораб­ли, теплоходы, парусные суда, дизель-электроходы, атомоходы, ры­боловные морские сейнеры, речные и морские самоходные баржи, речные и морские катера и другие плавучие средства. Водные транс­портные средства подразделяются на речные и морские. Под морс­кими транспортными средствами понимаются различные виды вод­ного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров или груза по морским путям, а равно производящие иные виды хозяйственно-экономической деятельности на море (рыболовные и китобойные суда, ледоколы, баржи, лихтеры и другие плавучие средства). Реч­ными транспортными средствами считаются такие виды водного транспорта, которые осуществляют перевозки пассажиров и грузов по естественным (реки и озера) и искусственным (каналы, водохра­нилища) водным путям либо производят на водных путях иные виды работ (например, монтаж магистральных трубопроводов через судо­ходные реки и озера). Водные пути— это водные пространства, используемые для судоходства, сплава леса или ведения других ра­бот. По смыслу ст. 263 не относятся к водным транспортным сред­ствам военные корабли всех типов и видов, подводные лодки воен­ного назначения. Нарушение правил вождения или эксплуатации военных кораблей, повлекшее по неосторожности смерть либо иные тяжкие последствия, квалифицируется как воинское преступление по ст. 352. Водными транспортными средствами не признаются так­же подводные морские аппараты всех видов, спускаемые на те или иные морские глубины в исследовательских целях.

**С объективной стороны** рассматриваемое преступление выража­ется в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти специальные правила.[[4]](#footnote-4)

Под **безопасностью движения и эксплуатации железнодорожного** транспортапонимается состояние защищенности процесса движе­ния железнодорожного подвижного состава и самого железнодо­рожного подвижного состава, при котором отсутствует недопусти­мый риск возникновения транспортных происшествий и их по­следствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вред окружающей среде, имуществу физичес­ких и юридических лиц.[[5]](#footnote-5) Правила безопасности движения и экс­плуатации того или иного вида транспорта устанавливаются феде­ральными законами о соответствующем виде транспорта, а также другими нормативными правовыми актами. Например, правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транс­порта устанавливаются Федеральным законом от 10 января 2003 г. «О железнодорожном транспорте Российской Федерации», Уставом железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003г., Инструк­цией по сигнализации на железных дорогах Российской Федера­ции, утвержденной Министром путей сообщения РФ 26 апреля 1993г., Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах, Правилами технической эксплуатации же­лезных дорог и др.

Правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта устанавливаются Воздушным кодексом РФ от 19 марта 1997 г., Положением о Единой системе управления воздушным движением Российской Федерации от 6 октября 1994г., Положе­нием о федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства от 30 июня 1994г., а также другими нормативными правовыми акта­ми, издаваемыми в установленном порядке Федеральной авиаци­онной службой России.

Соответствующие правила безопасности движения и эксплуа­тации морского и речного транспорта устанавливаются федераль­ными законами либо постановлениями Правительства РФ или нормативными правовыми актами соответствующих федеральных ведомств (например, Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Фе­дерации»).

Нарушения правил безопасности движения в поездной и манев­ровой работе на железных дорогах подразделяются на крушения поездов, аварии, особые случаи брака и случаи брака в работе.

К крушениям поездов, например, относятся столкновения пас­сажирских или грузовых поездов с другими поездами или подвиж­ным составом, сходы подвижного состава впассажирских или гру­зовых поездах на перегонах и станциях, в результате которых погиб­ли или получили тяжкий вред здоровью люди либо повреждены локомотивы или вагоны до степени исключения их из инвентаря.

Обязательным признаком объективной стороны состава пре­ступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263, является причинение по неосторожности в результате нарушения тех или иных правил безо­пасности движения и эксплуатации транспортных средств тяжкоговреда здоровью человека.Понятие тяжкого вреда здоровью человека уже раскрывалось ранее. При этом между названными выше пре­ступными последствиями и нарушением правил безопасности дви­жения и эксплуатации транспортного средства должна быть уста­новлена причинная связь.[[6]](#footnote-6)

**С субъективной стороны** рассматриваемое преступление характе­ризуется неосторожностью в виде легкомыслия или небрежности по отношению к наступившим преступным последствиям. Если нару­шение правил безопасности движения и эксплуатации транспорт­ного средства осуществлено умышленно в целях причинения тяжко­го вреда здоровью человека, содеянное должно квалифицироваться, как преступление против здоровья человека (ст. 111).[[7]](#footnote-7)

**Субъектом** рассматриваемого преступления может быть только лицо, на котором в силу выполняемой работы или занимаемой дол­жности лежала обязанность соблюдать правила безопасности дви­жения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта.

В случаях, когда соответствующее транспортное средство было незаконно захвачено посторонним лицом, допустившим при этом нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транс­порта, повлекшее последствия, указанные в ч. 1—3 ст. 263, уголов­ная ответственность наступает по совокупности преступлений, пре­дусмотренных ст. 211 и 263.

Рассматриваемое преступление без квалифицирующих призна­ков (ч. 1 ст. 263) относится к категории преступлений небольшой тяжести.

В ч. 2 предусматривается повышенная ответственность за дан­ное деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека.

В ч. 3 ст. 263 в качестве **особо квалифицирующего признака** данно­го преступления предусматривается причинение по неосторожности смерти двум или более лицам. При наличии этого квалифицирую­щего признака содеянное рассматривается как тяжкое преступле­ние.

* 1. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств

Общественная опасность данного преступления заключается в том, что в результате нарушения правил дорожного движения и эк­сплуатации транспортных средств гибнут люди или им причиняется различный по степени тяжести вред здоровью, при этом причиняет­ся тот или иной имущественный вред владельцам транспортных средств.

**Основным объектом** рассматриваемого преступления выступает состояние защищенности личности и общества от угроз в связи с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. **Дополнительным объектом** этого преступле­ния является жизнь или здоровье граждан, а также имуществен­ные интересы граждан, государственных и коммерческих органи­заций.

Предметом этого преступления служат автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства. Как указывается в примечании к ст. 264, под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механи­ческие транспортные средства. В Правилах дорожного движения Российской Федерации, утверженных постановлением Правитель­ства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (с изменениями по состоянию на 25 сентября 2003 г.), сказано, что под механическим транспорт­ным средством понимается транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем.

**С объективной стороны** деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264, выражается в нарушении правил дорожного движения и эксплу­атации транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством.

В перечне неисправностей и условий, при которых запрещает­ся эксплуатация транспортных средств, среди других неисправно­стей в Правилах дорожного движения названы нарушение герме­тичности системы питания (п. 6.2), отсутствие предусмотренных конструкцией транспортного средства зеркала заднего вида, стекла (п. 7.1), неисправность звукового сигнала (п. 7.2), отсутствие рем­ней безопасности, если их установка предусмотрена конструкцией транспортного средства (п. 7.9), и др.

Согласно п. 2 ст. 19 Федерального закона от 10 декабря 1995г. «О безопасности дорожного движения» запрещается эксплуатация транспортных средств, владельцами которых не исполнена установ­ленная федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности.[[8]](#footnote-8)

В постановлении Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октяб­ря 1969 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транс­портных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. 211, 2112, 1481 УК РСФСР)» в редакции от 25 октября 1996 г. указывается, что, признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им на­рушены и в чем конкретно выразилось это нарушение.

Обязательным признаком **объективной стороны** состава преступ­ления, предусмотренного ч. 1 ст. 264, является причинение в резуль­тате нарушения правил по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека. Тяжкий вред здоровью человека определяется судебно-медицинской экспертизой. По смыслу ст. 264 речь идет о причине­нии вреда лицу, не имеющему отношения к управлению транспор­тным средством. Эти последствия должны находиться в причинной связи с допущенным нарушением правил. Рассматриваемое пре­ступление считается **оконченным** деянием с момента наступления указанных в законе последствий.[[9]](#footnote-9)

**С субъективной стороны** данное преступление характеризуется неосторожной виной в виде легкомыслия или небрежности. Нару­шение правил дорожного движения или эксплуатации транспортно­го средства может быть сознательным, однако отношение к насту­пившим последствиям этого нарушения всегда неосторожное. Со­деянное следует квалифицировать по статьям УК о преступлениях против жизни и здоровья, если будет установлено, что лицо, управ­лявшее транспортным средством, умышленно причинило смерть или вред здоровью с использованием транспортного средства в ка­честве орудия этого преступления.

**Субъектом** рассматриваемого преступления может быть любое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, независимо от на­личия у него удостоверения (сертификата) на право управления дан­ным транспортным средством.

Деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264, относится к категории преступлений небольшой тяжести.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транс­портных средств признается совершенным при **квалифицирующем признаке,** если в результате этих действий наступила по неосторож­ности смерть человека (ч. 2 ст. 264).

Содеянное квалифицируется по ч. 3 ст. 264, если деяние, предус­мотренное ч. 1 настоящей статьи, повлекло смерть двух или более лиц. При этом **особо квалифицирующем признаке** преступление рас­ценивается как тяжкое.[[10]](#footnote-10)

2.3 Нарушение правил международных полетов

Общественная опасность нарушения правил международных полетов заключается в том, что в результате таких действий наруша­ется полный и исключительный суверенитет Российской Федера­ции над ее воздушным пространством, а также создается угроза подрыва обороноспособности страны, столкновения и гибели граж­данских и военных воздушных судов, их экипажей и пассажиров, порождается обстановка возможности возникновения межгосудар­ственных конфликтов.

**Основным объектом** рассматриваемого преступления является состояние защищенности личности, общества и государства от уг­роз, связанных с нарушениями правил международных полетов. **Дополнительным объектом** этого преступления может быть военная безопасность, жизнь и здоровье людей, имущество государственных и коммерческих организаций, в том числе иностранных.

**С объективной стороны** это преступление выражается в несоблю­дении командиром воздушного судна и его экипажем во время меж­дународного полета указанных в разрешении маршрутов, мест по­садки, воздушных ворот, высоты полета или ином нарушении пра­вил международных полетов. В интересах обеспечения безопасности полетов воздушных судов, защиты суверенитета над воздушным пространством государств, обеспечения их военной безопасности разработаны определенные правила международных полетов.

В частности, в ст. 6Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944г.[[11]](#footnote-11) указывается, что никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территории договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции. В ст. 9 этой конвенции также предусматривается, что каж­дое государство вправе по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других государств, занятых в аналогичных со­общениях. Такие запретные зоны должны иметь разумные размеры и местоположение, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации.

В Российской Федерации такие участки воздушных трасс для международных полетов определены постановлением Правитель­ства РФ от 15 мая 1998 г. № 515-р.[[12]](#footnote-12)

Согласно ч. 1 ст. 79 Воздушного кодекса РФ **международным полетом** считается полет воздушного судна в воздушном простран­стве более чем одного государства. Правила международных поле­тов в воздушном пространстве Российской Федерации определяют­ся в ст. 79—82 Воздушного кодекса РФ. Правила международных полетов, аэронавигационная информация относительно междуна­родных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международ­ных полетов воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации. В этих правилах определены регламенты полетов и маневрирования воз­душных судов в воздушном пространстве нашей страны, порядок въезда и выпуска на территорию нашей страны пассажиров, эки­пажа или груза воздушных судов, паспортного и таможенного кон­троля и карантина, досмотра воздушных судов и т. п.

Рассматриваемое деяние характеризуется **формальным составом** и считается оконченным преступлением с момента нарушения соот­ветствующих правил таких полетов воздушным судном.

**С субъективной стороны** данное преступление может совер­шаться как умышленно, так и по неосторожности. При умышлен­ном нарушении правил международных полетов мотивами соде­янного могут быть хулиганские побуждения, соображения коры­стного характера (например, при выполнении задания о доставке наркотиков из сопредельного государства) и другие соображе­ния.

**Субъектом** этого преступления может быть как командир воз­душного судна иностранного государства, так и командир воздуш­ного судна нашей страны, а равно любое другое лицо, управляющее частным воздушным судном, достигшее 16-летнего возраста и обла­дающее вменяемостью. Это может быть гражданин России, иност­ранного государства либо лицо без гражданства.

Нарушение правил международных полетов относится к катего­рии преступлений небольшой тяжести.

3 ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНЫХ УСЛОВИЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА

3.1 Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями

Общественная опасность недоброкачественного ремонта транс­портных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неис­правностями заключается в том, что такого рода действия способны вызвать крушение или аварию железнодорожного транспортного средства, катастрофу самолета, аварию на море или на другом вод­ном пути судна морского или речного транспорта, в результате этого гибнут люди или причиняется вред их здоровью, наносится круп­ный материальный ущерб гражданам, государственным и коммер­ческим организациям.

Подобные преступления в нашей стране не являются редкостью.

**С объективной стороны** рассматриваемое преступление выражает­ся в недоброкачественном ремонте указанных выше транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации и связи либо иного транспортного оборудования или в выпуске соответствующих транс­портных средств в эксплуатацию с техническими неисправностями. Ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи, а равно иного транспортного оборудования следует считать недоброкаче­ственным, если он осуществлен с нарушением установленных тех­нических условий или стандартов.

**Под выпуском в эксплуатацию транспортного средства с техничес­кими неисправностями** понимается разрешение на использование транспортного средства по его технико-производственному назна­чению.

Обязательным признаком объективной стороны данного соста­ва преступления является причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека в результате названных выше действий. Эти последствия должны находиться в причинной связи с недобро­качественным ремонтом транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного обору­дования, а равно с выпуском транспортного средства в эксплуата­цию с техническими неисправностями. Рассматриваемое преступ­ление относится к **материальным составам** и считается оконченным *с* момента наступления указанных в законе последствий.

С субъективной стороныданное преступление характеризуется неосторожной виной в виде легкомыслия либо небрежности.[[13]](#footnote-13)

Субъектом этого преступления может быть только вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, которое в силу специального поручения по работе несет ответственность за качество ремонта транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а также лицо, несущее ответственность за техническое состояние транспортных средств и за выпуск таких транспортных средств в эксплуатацию.

Это деяние при отсутствии квалифицирующих признаков (ч. 1 ст. 266) относится к преступлениям небольшой тяжести.

**Квалифицирующим признаком** этого преступления (ч. 2 ст. 266) является наступление в результате совершения указанных в законе действий по неосторожности смерти человека. В этом случае данное деяние относится к категории преступлений средней тяжести.

**Особо квалифицирующим признаком** рассматриваемого преступ­ления (ч. 3 ст. 266) является причинение по неосторожности смерти двум или более лицам. Содеянное в таком случае расценивается как тяжкое преступление.

3.2 Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения

Общественная опасность рассматриваемого преступления зак­лючается в том, что такими действиями создается угроза безопасно­сти движения и эксплуатации транспортных средств, ставится под угрозу жизнь и здоровье людей, а также причиняется имуществен­ный вред государственным, муниципальным и коммерческим организациям либо иным собственникам. Кроме того, указанные выше действия дезорганизуют нормальное функционирование же­лезнодорожного, воздушного, водного, автомобильного транспорта и городского электротранспорта, что влечет за собой причинение огромных убытков государству, а также хозяйствующим субъектам. **Основным объектом** рассматриваемого преступления является защищенность личности, общества и государства от угроз в связи с приведением в негодность транспортных средств, путей сообщения, а равно блокированием транспортных коммуникаций. **Дополнитель­ным объектом** этого преступления являются жизнь и здоровье лю­дей, чужая собственность, порядок управления и др.

Предметом данного преступления являются транспортные сред­ства наземного, воздушного и водного транспорта, пути сообще­ния, средства сигнализации или связи, другое транспортное обору­дование.[[14]](#footnote-14)

**С объективной стороны** состав приведения в негодность транс­портных средств или путей сообщения выражается в следующих альтернативных действиях — в разрушении, повреждении или в приведении иным способом в негодное для эксплуатации состоя­ние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализа­ции или связи либо другого транспортного оборудования, а равно в блокировании транспортных коммуникаций.

**Под разрушением** транспортного средства, путей сообщения или иных технических устройств, о которых говорится в ч. 1 ст. 267, по­нимается приведение их в полную непригодность для функциональ­ного использования.

**Под повреждением** транспортного средства, путей сообщения или иных устройств понимается частичное приведение их в непри­годное для эксплуатации состояние, однако при этом сохраняется возможность их восстановления путем ремонта и дальнейшей эксп­луатации.

**Под иным способом приведения в негодное состояние** транспор­тного средства, путей сообщения, средств сигнализации или свя­зи, другого транспортного оборудования понимается использова­ние виновным для этого веществ, материалов и жидкостей, уста­новка технических устройств, которые делают невозможным нормальное функционирование транспортного средства, путей со­общения, средств сигнализации или связи и т. п. (например, сма­зывание на подъеме рельсов смазочными материалами, введение в средства сигнализации или связи жидких или сыпучих веществ, блокирующих нормальное функционирование соответствующих устройств, и т. п.).

**Под блокированием транспортных коммуникаций** понимается пе­рекрытие железной дороги или автомагистрали, подъездов к опреде­ленным объектам путем устройства заграждений, скопления боль­шого числа людей.

Примерами блокирования железной дороги могут служить акции шах­теров Кемеровской области и других регионов страны в 1998 г. в по­рядке протеста против задержки выдачи зарплаты, перекрытие желез­нодорожных подъездов к теплоэлектростанции на Сахалине, взлетной полосы женами военнослужащих на одном из военных аэродромов. Обязательным признаком объективной стороны рассматривае­мого состава преступления является наступление по неосторожнос­ти общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо причинения крупного ущерба госу­дарству, иному собственнику или владельцу. За рассматриваемые действия уголовная ответственность наступает при условии, если наступившие по неосторожности последствия находятся в причин­ной связи с разрушением, повреждением или приведением иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно в связи с блокирова­нием транспортных коммуникаций.

Под крупным ущербом следует понимать материальный вред, превышающий 500 тыс. рублей.

**С субъективной стороны** данное преступление характеризуется неосторожностью по отношению к последствиям. Вина может быть в виде легкомыслия или небрежности. Если лицо указанные выше действия совершило умышленно, имея цель подрыва экономичес­кой безопасности и обороноспособности Российской Федерации, содеянное квалифицируется как диверсия (ст. 281).

**Субъектом** рассматриваемого преступления может быть любое вменяемое лицо, достигшее 14-летнего возраста, а состава блокиро­вания транспортных коммуникаций — 16-летнего возраста. Это де­яние при отсутствии квалифицирующих признаков (ч. 1 ст. 267) от­носится к категории преступлений средней тяжести.

**Квалифицирующим признаком** рассматриваемого деяния (ч. 2 ст. 267) является причинение по неосторожности смерти человеку. Как и применительно к ч. 1 ст. 267, наступление смерти должно быть причинно обусловлено действиями виновного, связанными с при­ведением в непригодность транспортных средств или путей сообщения. При наличии этого квалифицирующего признака содеянное расценивается как тяжкое преступление.

**Особо квалифицирующим признаком** состава приведения в не­годность транспортных средств или путей сообщения (ч. 3 ст. 267) является причинение по неосторожности смерти двум или более лицам. В этом случае содеянное считается тяжким преступлением.

3.3 Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта

Общественная опасность нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, заключается в том, что в результате наступают последствия, предусмотренные в ст. 263 и 264.

**Основным объектом** рассматриваемого преступления является состояние защищенности личности и общества от угроз, связанных с нарушениями правил, обеспечивающих безопасную работу транс­порта, дополнительным — жизнь и здоровье людей.

**С объективной стороны** это деяние при отсутствии квалифициру­ющих признаков (ч. 1 ст. 268) выражается в нарушении пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указан­ных в ст. 263 и 264) правил безопасности движения или эксплуата­ции транспортных средств.

Такое нарушение, например, может заключаться в неразрешен­ном вхождении пассажира в кабину пилотов самолета и вмешатель­стве в управление им во время взлета или посадки, во вмешательстве в действия капитана речного или морского судна при швартовке к причалу, в переходе пешеходом перекрестка улицы на красный сиг­нал светофора, если это повлекло необходимость экстренного тормо­жения автомобиля или выезд его на тротуар, остановочную площадку, на которых находились пострадавшие в результате этого люди.

Обязательным признаком объективной стороны состава пре­ступления, предусмотренного ч. 1 ст. 268, является причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека. По смыслу ст. 268 речь идет о причинении такого вреда не нарушителю правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, а другим участни­кам дорожного движения. Наступившее последствие должно быть в причинной связи с нарушением правил, обеспечивающих безопас­ную работу транспорта. Это преступление считается **оконченным** с момента наступления указанных в ч. 1 ст. 268 последствий.

**С субъективной стороны** нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, характеризуется неосторожной ви­ной при наличии легкомыслия или небрежности.

**Субъектом** этого преступления может быть любое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, кроме лиц, указанных в ст. 263 и 264.

Подпадающее под признаки ч. 1 ст. 268 деяние относится к кате­гории преступлений небольшой тяжести.

**Квалифицирующим признаком** рассматриваемого преступления является наступление по неосторожности смерти человека в резуль­тате нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транс­порта. Содеянное в этом случае квалифицируется по ч. 2 ст. 268 и расценивается как преступление средней тяжести.

**Особо квалифицирующим признаком** рассматриваемого преступ­ления является наступление по неосторожности смерти двух или более лиц (ч. 3 ст. 268). Содеянное при таком квалифицирующем признаке признается тяжким преступлением.

3. 4 Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие

Данный состав преступления по УК 1996 г. существенно рекон­струирован по сравнению с составом неоказания помощи при стол­кновении судов или несообщения названия судна, предусмотрен­ным ст. 204 УК 1960 г. Состав неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие опирается на положения ст. 98 Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г., согласно которой каждое государство вменяет в обязанность капитану любого судна, плаваю­щего под его флагом, в той мере, в какой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров:

* оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угро­жает гибель;
* следовать со всей возможной скоростью на помощь терпящим бедствие,  
  если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, поскольку на такое  
  действие с его стороны можно разумно рассчитывать;
* после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его  
  пассажирам и, когда это возможно, сообщить этому другому судну наи­менование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в  
  который оно зайдет.[[15]](#footnote-15)

**Основным объектом** рассматриваемого преступления являют­ся защищенность личности, общества и государства от угроз, связанных с эксплуатацией морского и речного транспорта. **До­полнительным объектом** является жизнь и здоровье людей, а также имущество граждан, государственных и коммерческих органи­заций.

**С объективной стороны** рассматриваемое преступление выража­ется в невыполнении капитаном судна его международно-правовой обязанности по оказанию терпящим бедствие на море или на ином водном пути (судоходном озере или реке) при наличии в создавшей­ся обстановке реальной возможности оказания помощи людям, тер­пящим бедствие, без серьезной опасности для своего судна, его эки­пажа и пассажиров.

Рассматриваемое преступление относится к **формальным соста­вам** и считается оконченным с момента бездействия капитана в ус­ловиях необходимости оказания помощи терпящим бедствие на море или ином водном пути.

**С субъективной стороны** это преступление совершается с пря­мым либо косвенным умыслом, когда капитан судна сознает нали­чие обстановки, в которой на море или ином водном пути терпят бедствие люди, и возможность без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров оказать терпящим бедствие необходи­мую помощь, однако не желает этого делать или безразлично отно­сится к своей обязанности.

Мотивами такого поведения капитана могут быть враждебное отношение к экипажу и пассажирам судна другой страны, ложно понятые интересы службы, карьеристские соображения и другие побуждения.

**Субъектом** данного преступления может быть только капитан судна или лицо, выполняющее обязанности капитана во время его болезни или в связи с его отдыхом. По смыслу ст. 270 речь идет о капитане судна, плавающего под флагом Российской Федерации. Если рассматриваемое преступление совершено в открытом море в отношении российского судна, его экипажа и пассажиров капита­ном судна, плавающего под флагом иностранного государства, то в соответствии с ч. 3 ст. 12 он может быть признан субъектом состава преступления, предусмотренного ст. 270, и быть привлечен к уго­ловной ответственности.

Состав неоказания капитаном судна помощи терпящим бед­ствие относится к преступлениям небольшой тяжести.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В данной курсовой работе «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» мы рассмотрели и проанализировали различные виды дорожно – транспортных преступлений.

Родовым объектом транспортных преступлений является состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз в целом. Видовым объектом транспортных преступлений является состояние защищенности личности, общества и государства от угроз в связи с эксплуатацией транспортных средств.

Обеспечение безопасного функционирования всех видов транспорта в современных условиях рассматривается в качестве одной из актуальных задач государства, его специальных ведомств и общества в целом.

В последние годы в нашей стране принят ряд важных законодательных и иных нормативных правовых актов, направленных на обеспечение устойчивого и безопасного функционирования всех видов транспорта. В их числе назовем Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения», Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г., Федеральный закон от 24 июля 1998 г. «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и многие другие.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Уголовный кодекс Российской Федерации. Издательство «Экзамен». Москва, 2008;
2. Международное публичное право: Сборник документов. Т. 2. М., 1996. с. 413;
3. Уголовное право России. Особенная часть: учебник под ред. Л.Л. Кругликова. – М.: Волтерс Клувер, 2005. 840 с.;
4. Уголовное право России. Общая и Особенная часть: учебник под ред. А.И.Рарога.- М.:, 2005. 693 с.;
5. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учебник под ред. А.С. Михлина. – М.: Юристъ, 2005. 608 с.;
6. Коробеев А.И. Транспортные преступления: квалификация. СПб., 2003;
7. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003;
8. Чучаев А.И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта: Уголовно – правовые проблемы. Саратов, 1988;
9. Касынюк В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Харьков, 1979;

1. Чучаев А.И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта: Уголовно – правовые проблемы. Саратов, 1988. [↑](#footnote-ref-1)
2. Уголовный кодекс РФ, издательство «Экзамен» М., 2008. [↑](#footnote-ref-2)
3. Учебник под ред. Л. Л. Кругликова «Уголовное право России» часть особенная, Москва 2005 г. [↑](#footnote-ref-3)
4. Уголовный кодекс РФ, издательство «Экзамен» М., 2008 г. [↑](#footnote-ref-4)
5. Учебник под ред. А.И. Рарога «Уголовное право России» части общая и особенная, М., 2005 г. [↑](#footnote-ref-5)
6. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. [↑](#footnote-ref-6)
7. Уголовный кодекс РФ, издательство «Экзамен» М., 2008 г. [↑](#footnote-ref-7)
8. СЗ РФ. 1995. №50. Ст. 4873; 2002. №18 Ст. 1720 [↑](#footnote-ref-8)
9. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. [↑](#footnote-ref-9)
10. Коробеев А.И. Транспортные преступления: квалификация. СПб., 2003. [↑](#footnote-ref-10)
11. Международное публичное право: Сборник документов. Т. 2. М., 1996. с. 413 [↑](#footnote-ref-11)
12. СЗ РФ. 1998. № 21. Ст. 2263. [↑](#footnote-ref-12)
13. Уголовный кодекс РФ, издательство «Экзамен» М., 2008 г. [↑](#footnote-ref-13)
14. Касынюк В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Харьков, 1979. [↑](#footnote-ref-14)
15. Учебник под ред. А.С. Михлина Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. Москва, 2005. [↑](#footnote-ref-15)