

Охтова Асият Мухтаровнастарший инспектор Информационного центра
Министерства внутренних дел
по Карачаево-Черкесской Республике**СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ
АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ДИНАМИКИ
ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ
БЕЗОПАСНУЮ РАБОТУ ТРАНСПОРТА****Аннотация:**

В статье проводится сравнительно-правовой анализ состояния и динамики преступного нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Исследование осуществлено на основе анализа количества зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, а также результатов предварительного следствия по исследуемому составу с 2009 по 2014 гг.

Ключевые слова:

нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, транспортные преступления и правонарушения, статистический анализ состояния транспортной безопасности.

Okhtova Asiyat MukhtarovnaSenior Inspector, Information Department,
Ministry of Internal Affairs of
the Republic of Karachay-Cherkessia**COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS OF
STATE AND DYNAMICS OF
THE CRIMINAL VIOLATION OF
THE RULES ENSURING THE SAFE
OPERATION OF TRANSPORT****Summary:**

The article carries out a comparative legal analysis of state and dynamics of the criminal violation of the rules that ensure safe operation of the transport. The data are based on the analysis of the number of registered crimes under the Art. 268 of the Criminal Code of the Russian Federation, as well as the results of the preliminary investigation of such offences from 2009 to 2014.

Keywords:

breaking the rules ensuring transport safety, transport crimes and offenses, statistical analysis of the transportation safety.

В настоящий момент наблюдаются высокие темпы развития транспортной системы в Российской Федерации, что вызвано не только стремительным расширением научно-технического прогресса и внедрением в жизнь каждого члена общества различных видов транспорта, но и тем, что существование в современном мире трудно представить без возможности быстрого и оперативного перемещения в пространстве.

Для содействия поэтапному социально-экономическому развитию страны в сфере транспортной системы постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 (в ред. от 30.12.2011) была разработана и утверждена федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» [1], которая имеет своими целями развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализацию транзитного потенциала страны; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Одной из основных проблем, препятствующих нормальной работе транспорта, является обеспечение транспортной безопасности. На сегодняшний день данный вопрос остается одной из острейших социально-экономических и демографических проблем государства. Каждый день десятки миллионов российских граждан оказываются вовлечены в транспортные отношения, будь то на автомобильных и железнодорожных дорогах, воздушном пространстве или водных путях, в связи с чем они подвергают свои жизни и здоровье опасности, что обуславливает возникновение высокой взаимной ответственности у участников движения.

Наибольшее количество пострадавших в сфере функционирования всех видов транспорта в РФ наблюдается при дорожно-транспортных происшествиях. С 2009 по 2013 гг. в ДТП погибли 137 195 человек и 1 275 022 человек получили увечья. Динамика состояния основных показателей аварийности отражена на графике (рис. 1).

Обязательным условием безопасного функционирования транспорта является соблюдение соответствующих правил не только водителями транспортных средств, но и другими участниками движения, в том числе пассажирами, пешеходами, велосипедистами, водителями гужевого транспорта, погонщиками скота, обслуживающим персоналом самолетов, теплоходов, кон-

дукторов, проводников и т. д. Поэтому нарушение установленных правил любым участником движения приводит не только к причинению значительного материального ущерба, но и к причинению вреда здоровью или гибели людей.

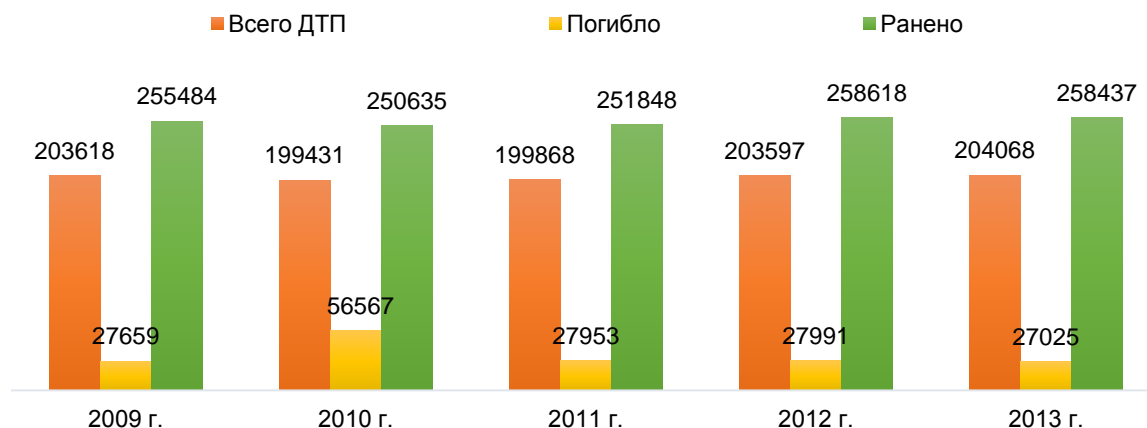


Рисунок 1 – Динамика основных показателей аварийности в РФ

Среди перечисленных участников дорожного движения пешеход является самым распространенным субъектом правонарушения после водителя транспортного средства.

По итогам 2013 г. можно говорить о стабильном снижении количества ДТП, произошедших по вине пешеходов. Так, за 2013 г. зафиксировано 28 177 подобных происшествий, что на 341 меньше, чем в 2012 г., и на 3029 ДТП меньше, чем в 2011 г. Для более детального изучения динамики ДТП по вине пешеходов сравним показатели с 2009 г. как отправной точки (рис. 2).

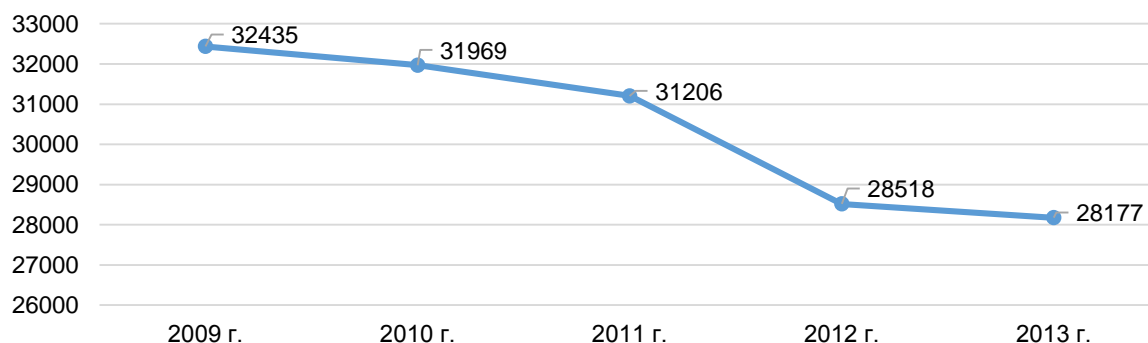


Рисунок 2 – Количество ДТП по вине пешеходов, 2009–2013 гг.

Что касается удельного веса ДТП, произошедших по вине пешеходов, по отношению к другим субъектам правонарушений, то можно также отметить его стабильное снижение (рис. 3).

Для анализа ключевых параметров состояния и динамики транспортных преступлений, совершаемых пешеходами, пассажирами и другими участниками движения (кроме лиц, указанных в ст. 263 и 264 УК РФ), используется статистический метод на основе качественных и количественных данных [2].

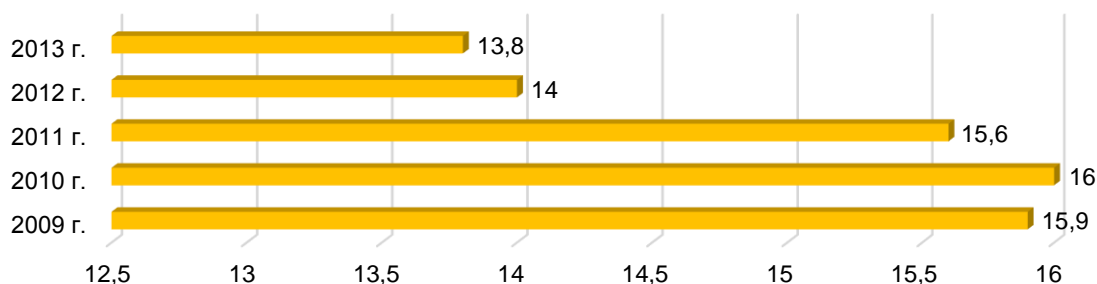


Рисунок 3 – Удельный вес ДТП по вине пешеходов, 2009–2013 гг.

Наряду с общими показателями роста ДТП увеличивается и количество транспортных преступлений, в том числе предусмотренных ст. 268 УК РФ. Так, в 2009 г. зарегистрировано 178 преступлений (+89,4 % АППГ), в 2010 г. – 197 (+10,7 %), в 2011 г. – 224 (+13,7 %), в 2012 г. – 299 (+33,5 %), в 2013 г. – 265 (+22,1 %), а в 2014 г. – 217 (–40,5 %). До 2014 г. наблюдался значительный рост количества зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ. Резкое снижение количества исследуемого состава преступления в 2014 г. объясняется вступлением в силу постановления от 22 марта 2014 г. № 221 «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» [3]. С 8 апреля 2014 г. в Правила дорожного движения РФ были внесены изменения. Из определения «Механического транспортного средства» были исключены слова «кроме мопеда», что повлекло за собой изменение круга субъектов преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, когда лица, управляющие мопедом и приравненными к нему транспортными средствами, при нарушении ПДД, повлекшем причинение тяжкого вреда здоровью или смерть, должны нести уголовную ответственность в соответствии со ст. 264 УК РФ (табл. 1).

Таблица 1 – Динамика изменения количества зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, 2009–2014 гг.

Год	Количество зарегистрированных преступлений	Темпы прироста к АППГ, %
2009	178	+89,4
2010	197	+10,7
2011	224	+13,7
2012	299	+33,5
2013	265	+22,1
2014	217	–40,5

Для проведения наиболее полного анализа состояния и динамики преступного нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, необходимо изучить не только количество выявленных преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, но и результаты предварительного следствия по исследуемому составу преступления.

Так, в 2009 г. количество предварительно расследованных (раскрытых) преступлений было равно 155, из них направлено в суд с обвинительным заключением 125, что составило 80,6 % от общего количества раскрытых преступлений; в 2010 г. расследовано 152 преступления, из них направлено в суд с обвинительным заключением 119 (78,3 %); в 2011 г. раскрыто 158 преступлений, из них направлено в суд с обвинительным заключением 115 (72,8 %); в 2012 г. расследовано 234 преступления, из них направлено в суд с обвинительным заключением 181 (77,4 %); в 2013 г. было расследовано 345 преступлений, из них направлено в суд с обвинительным заключением 229 (66,4 %); в 2014 г. расследовано 230 преступлений, из них направлено в суд с обвинительным заключением 126 (54,8 %). Уменьшение количества раскрытых преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, в 2014 г., как и зарегистрированных, объясняется изменениями в ПДД, повлекшими расширение круга субъектов в составе преступления (табл. 2).

Таблица 2 – Динамика изменения количества предварительно расследованных преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, 2009–2014 гг.

Год	Количество предварительно расследованных преступлений	Темпы прироста к АППГ, %	Из них направлено в суд с обвинительным заключением	Темпы прироста к АППГ, %	Удельный вес направленных в суд к предварительно расследованным, %
2009	155	78,2	125	95,3	80,6
2010	152	–1,9	119	–4,8	78,3
2011	158	3,9	115	–3,4	72,8
2012	234	48,1	181	57,4	77,4
2013	345	47,4	129	26,5	66,4
2014	230	–33,3	126	–45,7	54,8

Для всестороннего анализа криминогенной обстановки в области безопасной работы транспорта необходимо учитывать не только количество зарегистрированных и раскрытых (предварительно расследованных) преступлений, но и остаток нераскрытых. При формировании статистического наблюдения нераскрытым преступлением признается преступление, производство по уголовному делу о котором приостановлено по п. 1, 2, 3 ч. 1 ст. 208 УПК РФ [4].

Количество нераскрытых преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, в 2009 г. составило 25, а за последующие годы аналогичный показатель только увеличился. Так, в 2010 г. было приостановлено производство по 38 преступлениям, в 2011 г. – 55, в 2012 г. – 44, в 2013 г. – 50,

в 2014 г. – 37. Ежегодное увеличение числа нераскрытых преступлений по данному составу является закономерным результатом увеличения общего количества зарегистрированных преступлений, в то время как процент раскрываемости преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, остается примерно на одном и том же уровне.

Проведенный анализ состояния преступности по исследуемому составу преступлений показывает устойчивый рост по всем показателям, за исключением 2014 г., когда вступило в силу постановление от 22 марта 2014 г. № 221 «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090».

Общая прогностическая оценка свидетельствует, что рост всех показателей по ст. 268 УК РФ будет сохраняться и в ближайшее время, а с учетом появления новых видов транспорта потенциал исследуемой статьи УК РФ может стать необходимым инструментом для привлечения к уголовной ответственности всех виновных лиц.

Следует отметить, что анализируемые данные представляют собой официальную статистику, учитываются только зарегистрированные преступления без учета латентности. Довольно высокие показатели латентности преступных нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, могут привести к искажению представления не только о фактическом состоянии, структуре и динамике исследуемого состава преступления, но и о величине и характере нанесенного ущерба, причиненного преступлением, а также снижении достоверности прогнозов преступности, затрудняющей определение основных направлений борьбы с ней.

Одной из основных причин латентности преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ, выступает специфика субъекта. Уязвимость участников движения, являющихся субъектом состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, отчасти объясняет низкое на общем фоне количества нарушителей количество зарегистрированных преступлений исследуемого состава. При взаимообусловленности, взаимосвязанности нарушений, допускаемых участниками механизма транспортного преступления, потерпевшими становятся лица, наиболее подверженные травмам, – нарушители действующих на транспорте правил, а не водители – операторы источника повышенной опасности. В связи с этим органы юстиции, «загипнотизированные» самовредом, причиненным нарушителем правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, зачастую оставляют его действия безнаказанными, перенося удар уголовной репрессии на не пострадавшего в аварии водителя транспортного средства [5, с. 617].

Ссылки и примечания:

1. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»: постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 (в редакции от 30.12.2011) // СЗ РФ. 2001. № 51. 17 дек. Ст. 4895.
2. Статистические сведения указаны на основе официального статистического наблюдения, формируемого ФКУ «ГИАЦ МВД России».
3. О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : постановление Правительства РФ от 22 марта 2014 г. № 221 // СЗ РФ. 2014. № 14. 7 апр. Ст. 1625.
4. О едином учете преступлений : Приказ Генпрокуратуры России № 39, МВД России № 1070, МЧС России № 1021, Минюста России № 253, ФСБ России № 780, Минэкономразвития России № 353, ФСКН России № 399 от 29.12.2005 (ред. от 20.02.2014). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Полный курс уголовного права : в 5 т. / под ред. А.И. Коробеева. Т. IV: Преступления против общественной безопасности. СПб., 2008.

References and notes:

1. 'The federal target program "Development of Transport System of Russia (2010-2020)": Resolution of the Government of the Russian Federation dated December 5, 2001 № 848 (as amended on 30.12.2011)' 2001, *SZ the Russian Federation*, no. 51, December 17, Art. 4895.
2. Statistical information indicated on the basis of official statistical observations formed PKU "MIAC Russian Interior Ministry."
3. 'Amendments to the Decree of the Council of Ministers - the Government of the Russian Federation dated October 23, 1993 № 1090: Resolution of the Government of the Russian Federation on March 22, 2014 № 221' 2014, *SZ the Russian Federation*, no. 14, April 7, Art. 1625.
4. On the single record of the crimes: Order of the Prosecutor General of Russia number 39, the Ministry of Interior of Russia № 1070 Russian Ministry of Emergency Situations number 1021, the Ministry of Justice of Russia № 253 of the Russian FSB number 780, number 353 Russian Ministry of Economic Development, Federal Drug Control Service of Russia № 399 of 29.12.2005 (ed. By 02.20.2014). Access from sprav. legal system "Consultant".
5. Korobeev, AI (ed.) 2008, *A full course of criminal law*: in 5 vols., vol. IV: *Crimes against public safety*, SPb.