

применения примечания к ст. 328 УК не решает указанной проблемы, так как закрепляет совокупность условий освобождения виновного от уголовной ответственности по нереабилитирующим основаниям, что далеко не равнозначно непривлечению к уголовной ответственности в рамках института добровольного отказа. Полагаем, что стимулирование добровольного отказа от доведения преступления до конца является важнейшей задачей государства в аспекте предупреждения незаконного оборота наркотиков и служит ярким примером соблюдения принципа справедливости, когда человеку дается шанс вовремя сойти с преступного пути.

В-четвертых, немаловажным фактором является и то, что сбыт как признак состава преступления встречается в 21 статье Особенной части УК, и требует единообразного толкования.

В-пятых, несмотря на то, что варианты взаимодействия преступников при сбыте, использующих в том числе информационные технологии, могут быть самыми различными и замысловатыми, правовая оценка должна строиться на общепринятых подходах учения о неоконченном преступлении. Сбыт наркотика может не состояться, несмотря на выполнение виновным всех необходимых для этого действий по разным причинам, в том числе при отказе приобретателя забрать наркотические средства с места закладки или при случайном завладении указанным средством посторонним лицом. Согласно хорошо известным и устоявшимся теоретическим положениям института неоконченного преступления момент выполнения лицом всех необходимых действий связывается не только с понятием оконченного преступления, но и с понятием оконченного покушения.

УДК 343.346

*С. А. Петров*

*старший преподаватель кафедры криминалистики  
Дальневосточного юридического института МВД России*

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  
ЗА ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТНЫХ  
ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПО УГОЛОВНОМУ  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РОССИИ  
И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Изучение зарубежного законодательства в форме сравнительного правоведения является неотъемлемой частью исследования правовых систем и явлений в различных странах, позволяет уви-

деть общие закономерности развития уголовного законодательства в определенных сферах общественных отношений. В процессе проведения исследований международного и зарубежного законодательства ученые не только приобретают определенный опыт, но и получают научный продукт, позволяющий познать общие и (или) отличительные свойства зарубежного права, глубже вникнуть в проблемы права своей страны, распознать специфику юридикотехнических приемов, используемых в конструировании правовых положений [1, с. 164–167].

В уголовном законодательстве России и Республики Беларусь транспортные составы преступлений систематизированы и объединены в самостоятельные главы. В УК России глава «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» содержит тринадцать статей, в УК Республики Беларусь эта глава имеет такое же название, и в ней содержится четырнадцать статей.

Рассматривая составы транспортных преступлений в УК Российской Федерации и УК Республики Беларусь, обращает на себя внимание разнообразие подходов к проблеме установления в уголовно-правовых нормах ответственности субъектов правоотношений за нарушение установленных на транспорте правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. При этом следует заметить, что в УК Республики Беларусь диспозиции транспортных составов сконструированы по аналогии с соответствующими статьями транспортных преступлений УК РФ. Как замечено некоторыми учеными, «по большому счету УК государств ближнего зарубежья, особенно стран — участниц СНГ, воспроизводят, причем с достаточно высокой точностью, соответствующие положения отечественного законодательства» [2, с. 13–16].

Уголовно-правовые нормы в уголовном законодательстве Беларуси, как и в УК России, сформулированы бланкетным способом и по типу материального состава, где ответственность наступает при определенных последствиях. В качестве общественно опасных последствий в нормах предусмотрены различные по тяжести виды вреда здоровью, причинение по неосторожности смерти человеку или нескольким лицам, а также материальный ущерб. При этом можно заметить, что в Уголовном кодексе Республики Беларусь законодатель расширил рамки общественно опасных последствий, за наступление которых предусмотрена уголовная ответственность лиц, нарушивших правила безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Так, в ст. 312 УК РБ «Самовольная без необходимости остановка поезда», ст. 314 УК РБ «Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, водного транспорта или метрополитена», ст. 316 УК РБ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов», ст. 317 УК РБ «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств», ст. 321 УК РБ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», одним из условий наступления уголовной ответственности является причинение по неосторожности менее тяжкого телесного повреждения.

В транспортных составах УК РФ основания привлечения лица к уголовной ответственности начинаются с причинением тяжкого вреда здоровью. По нашему мнению, нет необходимости расширения гипотез уголовно-правовых норм и введения в составы транспортных преступлений в качестве условия привлечения лица к уголовной ответственности такого последствия, как «причинение вреда здоровью средней тяжести». Нужно заметить, что ранее указанный признак опасности поведения субъектов правоотношений также содержался в составах транспортных преступлений УК РФ.

Именно в последствиях, которые наступают от нарушений правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, содержится общественная опасность неправомерных действий участников движения. Вред общественным отношениям, который устанавливается через вред здоровью или смерть человека, предопределяет признание противоправного поведения преступлением.

В свое время криминализация транспортных преступлений была сужена за счет исключения из составов общественно опасного последствия «причинения вреда здоровью средней тяжести». Была частично декриминализована ст. 118 УК РФ, предусматривающая ответственность за причинение по неосторожности вреда здоровью средней тяжести [3]. Все деяния, где вред здоровью средней тяжести был причинен по неосторожности, по степени общественной опасности были переведены в разряд административных правонарушений.

Декриминализация неправомерных действий, повлекших по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью, была вызвана распространенностью досудебного соглашения потерпевшего с виновным лицом о примирении и, как следствие этого, прекращения уголовных дел по ст. 25 УПК РФ (Прекращение уголовного дела в связи с примирением сторон). По степени

общественной опасности и характеру уголовно-правовых последствий нарушение действующих на транспорте правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью, в большей степени соответствует административно-правовому деликту, который влечет возмещение ущерба потерпевшему (расходы на лечение, на лекарство, материальный ущерб и т. п.).

Проводя сравнительный анализ уголовного законодательства стран ближнего зарубежья, можно заметить, что в уголовных кодексах Беларуси, Таджикистана, Грузии, Казахстана, Украины, Литвы, Эстонии, Молдовы имеется уголовно-правовая норма, предусматривающая ответственность за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном. Необходимость криминализации данного правонарушения весьма спорная, так как противоправные действия пассажира, заключающиеся в самовольной, без надобности остановке поезда, при наступлении общественно опасных последствий полностью подпадают под признаки статьи, предусматривающей ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. В российском законодательстве самовольная без надобности остановка поезда влечет административную ответственность по ст. 11.17 КоАП РФ, и при наступлении тяжких последствий действие лица квалифицируется по ст. 268 УК РФ. Как справедливо заметил А. И. Коробеев, едва ли целесообразным можно признать установление в специальной норме уголовной ответственности за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном [4, с. 37].

Более того, совсем не логично выглядит ужесточение санкций по данной норме к статье, предусматривающей ответственность за нарушение действующих на транспорте правил со схожими последствиями.

Например, по ст. 321 УК РБ, за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека, предусмотрена максимальная мера наказания до пяти лет лишения свободы, а за самовольную без надобности остановку поезда с такими же последствиями предусмотрено до семи лет лишения свободы.

По уголовному законодательству Российской Федерации водители маломерных судов, нарушившие правила судовождения или эксплуатации транспортного средства, при наступлении общественно опасных последствий привлекаются к уголовной ответственности по ст. 268 УК РФ. Водители маломерных судов отнесе-

ны к другим участникам движения и при совершении противоправных действий несут ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта равно как пассажиры и пешеходы.

В УК Республики Беларусь самостоятельным составом выделена уголовно-правовая норма, предусматривающая ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов (ст. 316 УК РБ). Причем максимальный срок наказания по части второй указанной статьи, квалифицирующей действия водителя маломерного судна при наступлении тяжких последствий в виде гибели человека, составляет семь лет, что на два года превышает максимальный срока по статье, предусматривающей наказание пассажира, пешехода и другого участника движения за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Водители маломерных судов, по нашему мнению, наряду с пассажирами и пешеходами относятся к другим участникам движения, и при нарушении правил безопасности движения на водных путях и эксплуатации маломерного судна, при условии наступления тяжких последствий, их действия охватываются общей нормой (ст. 321 УК РБ) и в дополнительной квалификации не нуждаются.

В уголовных кодексах России и Беларуси санкции уголовно-правовой нормы транспортных составов дифференцированы в зависимости от тяжести наступивших последствий и усиливаются по мере возрастания общественной опасности противоправного деяния. Возрастает размер наказания по основному, превалирующему наказанию — лишение свободы — и, соответственно, уменьшается количество альтернативных наказаний.

Убывание альтернативных санкций с возрастанием тяжести наступивших последствий логично, так как из последующей части статьи более тяжкого преступления должны исключаться наименее суровые виды наказания. Справедливо замечено, что «решение об альтернативности (безальтернативности) санкций должно базироваться на степени общественной опасности преступления: чем меньше степень общественной опасности, тем шире (альтернативнее) спектр мер воздействия на виновное лицо» [5, с. 51–55].

В целом нужно отметить, что уголовное законодательство России и Республики Беларусь в области регулирования ответственности за совершение транспортных преступлений достаточно систематизировано и хорошо дифференцировано. Установление в санкциях уголовно-правовых норм более строгой ответственности

субъектов правоотношения за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее общественно опасные последствия, оправдано, так как законодатель, определяя максимальные размеры наказания, взял в расчет повышенную общественную опасность совершенного преступления.

1. Кузнецов А. П. Уголовно-правовые принципы в законодательстве зарубежных стран: теоретическое исследование // Пробелы в российском законодательстве. М., 2015. № 4. С. 164–167.

2. Медведев Е. В. Средства уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности в УК России и зарубежных стран // Науч. вестник. 2009, № 3 (34). С. 13–16.

3. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федер. закон, 8 дек. 2003 г., № 162-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. 406 с.

5. Густова Э. В. Совершенствование санкций уголовно-правовых норм как один из способов уголовно-правового воздействия на предупреждение преступлений // Вестн. Воронеж. ин-та МВД России. Воронеж. 2016. № 2. С. 51–55.

УДК 343.352

*А. С. Политова*  
*доцент кафедры уголовно-правовых*  
*дисциплин и судебных экспертиз*  
*Донецкого юридического института МВД (Украина),*  
*кандидат юридических наук*

## **НЕЗАКОННОЕ ОБОГАЩЕНИЕ: СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВООБЛАДАТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ**

Установление в 2011 г. уголовной ответственности за незаконное обогащение (ст. 368-2 УК Украины) является реализацией ст. 20 Конвенции ООН против коррупции от 31.10.2003 г., которая предлагает признать незаконное обогащение уголовно наказуемым деянием, когда оно совершается умышленно (то есть значительное увеличение активов публичного должностного лица, превышающее его законные доходы, которое оно не может разумным образом обосновать). Имплементация этой новеллы в национальное законодательство является ярким свидетельством стремления Украины приблизиться к требованиям и стандартам международного, в том числе европейского сообщества в сфере противодействия