

Министерство образования и науки Российской Федерации  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

На правах рукописи

**БИТ-ЗАЯ РУСЛАН ЭДУАРДОВИЧ**

**ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ  
ПО УГОЛОВНОМУ КОДЕКСУ РФ**

направления подготовки 40.03.01 – «Юриспруденция»  
юридического факультета

Автореферат бакалаврской работы

Саратов 2016

Работа выполнена на кафедре уголовного, экологического права и криминологии Саратовского государственного университета

Научный руководитель – к.ю.н., доцент Е.О. Глухова

Выпускающая организация – Юридический факультет ФГБОУ ВО «Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского»

### **Актуальность темы исследования и основное содержание работы:**

Ежегодно в мире, по данным ООН, в результате дорожно-транспортных происшествий погибает более 1,2 миллиона человек, 20 - 50 миллионов получают травмы, а суммарные экономические потери превышают 500 млрд. долларов. Огромный ущерб, который наносит государствам дорожно-транспортный травматизм, позволяет отнести его к основным угрозам современности.

Прогноз динамики дорожно-транспортных происшествий в мире, проведенный международными экспертами FIA, свидетельствует о том, что, если не предпринять необходимых мер, смертность и инвалидность к 2020 году возрастут на 67 %. Травматизм от дорожно-транспортных происшествий с нынешнего девятого поднимется на третий уровень по значимости глобальной причины смертности<sup>1</sup>.

В России проблемы на дорогах особенно обострились в 90-е годы, когда практически вся система государственного управления безопасности движения была разрушена. Перестал проводиться предрейсовый медицинский контроль водителей, были ликвидированы службы и инженеры дорожного движения. В результате перехода к рыночной экономике 90 процентов автопарка перешло в собственность физических лиц. Стремление к получению максимальной прибыли стало причиной того, что на линию выпускался транспорт с неисправностями, морально и физически устаревший. Смена социальных ориентиров вызвала бурный рост правового нигилизма, пренебрежение к социально-правовым нормам, ощущение безнаказанности и вседозволенности. В результате, в России число нарушений примерно в полтора раза превысило численность автопарка. Превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, алкоголь стали причиной почти 70 процентов дорожно-транспортных происшествий с особо тяжкими последствиями. За 10 лет, с 2004 по 2014 год, погибли около 315 тысяч человек, около двух миллионов получили увечья. Количество погибших в результате ДТП на российских дорогах составило треть от всех погибших в Европе. В нашей стране был один из самых высоких показателей смертности на

---

<sup>1</sup> Международная федерация Automobile.– Электрон. данные. - Place De La Concorde [2014]. – Режим доступа: <http://translate.google.ru>

100 тысяч населения. В 2012 году на дорогах погибли 30 916 человек, ранены 187 790 человек, в 2013 году - 33 243 и 215 678 соответственно. А в 2014 году произошло уже свыше 208 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 34,5 тысячи человек.

Таким образом, ежегодно в России погибало более 30 тыс. человек, получали травмы не менее - 280 тыс. Причем пострадавшие относились к наиболее активной, трудоспособной части населения. Дорожно-транспортный травматизм являлся причиной высокой смертности среди детей и молодежи в возрасте от 15 до 29 лет, что подрывало демографический потенциал страны<sup>2</sup>.

За 7 месяцев (январь-июль) 2014 года в России произошло 105 376 (-6,8% по сравнению с показателями предыдущего года) дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли 13 058 (-12%) человек, а 133 561 (-5,1%) человек получили различные ранения.

6 166 (-15,3%) ДТП произошло по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, в результате этих ДТП 982 (-22,2%) человека погибли, а 9 170 (-13,5%) человек получили ранения.

За указанный период произошло 11 010 (-9%) ДТП с участием детей, в которых 481 (-15,3%) ребенок погиб, а 11 462 (-8,6%) ребенка получили ранения<sup>3</sup>.

На территории города Саратова и Саратовского района за семь месяцев 2012г. пострадало 23 человека (37 - в прошлом году), погибло - 3 (год назад - 8). Пик ДТП приходится на февраль - 55, погибло два человека, январь - 43, март, апрель, май - 26-29, июнь - 42, июль - 38. 26 июля водитель в нетрезвом состоянии совершил наезд на велосипедистку, которая скончалась в больнице<sup>4</sup>.

Значительно ухудшилось состояние дорожной инфраструктуры, которое не только не отвечало требованиям технического регламента, но и потребностям растущей автомобилизации населения. Дорожная сеть не соответствовала интенсивности транспортных потоков, и как результат -

---

<sup>2</sup> Тревожные будни дорог [интервью с Министром внутренних дел Российской Федерации генералом - полковником Владимиром Колокольцев] // Российская газета – 2014. - 23 сентября. – С.4

<sup>3</sup> **Статистика аварийности в Российской Федерации за семь месяцев.** – Электрон. данные. - М.: Департамент обеспечения безопасности дорожного движения РФ [2014]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru>

<sup>4</sup> Дел у полиции хватает: [брифинг для представителей местных газет и телевидения] // Саратовские вести. – 2014. – 11 августа. – С.1-2

перегруженность основных магистралей в два-три раза. Эти обстоятельства стали причинами каждого пятого дорожно-транспортного происшествия.

К 2004 году в нашей стране на дорогах практически сложилась критическая ситуация. Обеспечение безопасности дорожного движения стало неотъемлемой составляющей укрепления национальной безопасности России. Только объединив усилия государственных органов и общественных институтов, можно было кардинально изменить ситуацию на дорогах. Масштаб проблемы требовал от руководства страны разработки национальной стратегии по безопасности дорожного движения и детального плана действий с учетом мирового опыта, использование которого должно способствовать реальному решению национальных задач дорожной безопасности.

Начиная с 2005 года, после оценки сложившейся ситуации, в стране был взят курс на защиту жизни и здоровья человека на дорогах. Для чего на национальном уровне был принят целый ряд нормативных правовых актов.

Принятие федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»<sup>5</sup>, а затем и региональных и муниципальных программ значительно активизировало действия государства, направленные на снижение дорожно-транспортного травматизма. Реализация этой программы направлена на сокращение числа погибших в ДТП к 2012 году в полтора раза по сравнению с 2004 годом. В ней предусмотрено принятие организационно-плановых и инженерных мер улучшения организации движения транспорта и пешеходов, развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП, совершенствование нормативных правовых, методических и организационных основ системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения. Сюда же входят мероприятия по формированию правового сознания, предупреждению опасного поведения участников дорожного движения.

В рамках программы ставятся и задачи повышения уровня технической оснащённости подразделений Госавтоинспекции, социальной защищённости

---

<sup>5</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»: постановление Правительства РФ от 20.02.2006 N 100 [ред. от 14.02.2009] // Собрание законодательства РФ. - 2006. - N 9. - ст. 1020; Собрание законодательства РФ. - 2009. - N 9. - ст. 1104

сотрудников, улучшения их медицинского обслуживания в связи с особыми условиями труда и материального обеспечения.

В настоящее время создана правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, которая координирует действия федеральных органов исполнительной власти в этой области. В задачи комиссии входят и реализация основных направлений, определенных Федеральной целевой программой, и оказание первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП, и проблемы подготовки водителей в автошколах. Уже в первые годы работы комиссии, несмотря на очень высокие темпы автомобилизации, существенно замедлился рост количества ДТП с пострадавшими. В 2005 году по сравнению с 2004 годом на 3,2 процента сократилось число ДТП по вине водителей автобусов, на 8,4 процента - по вине пешеходов, на 14,6 процента - ДТП с особо тяжкими последствиями. Более чем на 1 тысячу уменьшилось число пострадавших детей. На 8,4 процента снизилась аварийность по вине нетрезвых водителей.

Обстановка в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта в нашей стране и в мире свидетельствует об актуальности данной темы.

Помимо названной программы только на федеральном уровне начиная с 2006 года по настоящее время принято 160 нормативных актов различной юридической силы. В их числе 20 федеральных законов, 8 указов президента РФ, 50 актов правительства, более 90 ведомственных и межведомственных нормативных актов, принятых федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции<sup>6</sup>.

Диспозиции всех статей, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, - бланкетные, поэтому при расследовании и судебном разбирательстве дел необходимо обращение к законам и другим нормативным актам, регламентирующим безопасность движения и эксплуатацию каждого вида транспорта - железнодорожного, морского, автомобильного, воздушного, речного. Основными среди них являются федеральные законы от 10

---

<sup>6</sup> Тревожные будни дорог [интервью с Министром внутренних дел Российской Федерации, генерал-полковник полиции Владимир Колокольцев] // Российская газета – 2015. - 23 сентября. – С.4

декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»,<sup>7</sup> от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»,<sup>8</sup> ВДК РФ,<sup>9</sup> ВЗК РФ,<sup>10</sup> а также Правила дорожного движения Российской Федерации<sup>11</sup>, Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации от 31 марта 2002 г., Положение об условиях плавания морских судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации от 17 января 1996 г.

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

Объектом исследования выступают преступления против безопасности

Предметом исследования является совокупность правовых норм, регламентирующих и определяющих систему и виды транспортных преступлений, ведомственные нормативные акты, а также проблемы и закономерности теории и правоприменительной практики.

Цель выпускной квалификационной работы – комплексное исследование вопросов, касающихся темы «Транспортные преступления». В связи с этим можно обозначить основные задачи данного исследования:

- 1) дать общую характеристику и определить виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;
- 2) показать преступления, связанные с обеспечением безопасных условий функционирования транспорта;

---

<sup>7</sup> О безопасности дорожного движения: ФЗ от 10.12.1995 N 196-ФЗ [ред. от 13.07.2015] // Собрание законодательства РФ. – 1995. - N 50. - ст. 4873; Собрание законодательства РФ. – 2015. - N 92. - ст. 5717

<sup>8</sup> О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: ФЗ от 10 января 2003 [ред. от 13.08.2015] // Собрание законодательства РФ.- 2003.- №2.- Ст. 169; Собрание законодательства РФ. – 2015. - N 29. - ст. 3601

<sup>9</sup> Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 N 74-ФЗ [ред. от 24.07.2015] // Собрание законодательства РФ. – 2006. - N 23. - ст. 2381; Собрание законодательства РФ. – 2015. - N 52 (1 ч.). - ст. 6441

<sup>10</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ [ред. от 24.07.2015] // Собрание законодательства РФ. – 1997. - N 12. - ст. 1383; Собрание законодательства РФ. – 2015. - N 29. - ст. 3616

<sup>11</sup> О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 [ред. от 30.06.2015] // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. - N 47. - ст. 4531; Собрание законодательства РФ. – 2015. - N 9. - ст. 976

3) показать нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов.

Методологической основой выпускной квалификационной работы является всеобщий диалектический метод научного познания, а также общие и частные научные методы: исторический, логический, статистический, сравнительно-правовой; методы с приемами анализа, синтеза, обобщения, наблюдения, описания.

Теоретическая часть исследования основана на изучении работ ведущих ученых: Л.Л. Кругликов, В.М. Лебедев, А.А. Беляев, В.Н. Зырянов, Н.Н. Ковтун, С.А. Разумов, В.Томин, А.И. Рарог, В.Г. Смирнов, И.В. Ильин и др.

Эмпирическую базу составила опубликованная практика Верховного Суда РФ, а также материалы судебной практики г. Саратова, архива ОВД.

С учетом характера и специфики темы построена структура выпускной квалификационной работы, которая состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы.

**Заключение** работы отражает основные выводы автора, сделанные в ходе всего выпускного исследования.

