

# ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНОГО ПРАВА И КРИМИНОЛОГИИ

А.И. Чучаев\*

## МЕХАНИЗМ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ (понятие и общая характеристика)

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы механизма транспортного преступления исходя из полиэргатической сущности железнодорожного, водного и воздушного транспорта и из моноэргатической — автотранспорта. Дается классификация эргатических систем, их соотношение, анализируются дискуссионные проблемы механизма преступления вообще и неосторожного преступления в частности, формулируется понятие механизма транспортного преступления, выделяются его объективные (техническая система, информационная система и ситуация) и субъективные (управляющий субъект на транспорте) элементы, показывается различия между уголовно-правовым и криминологическим понятием механизма преступления, раскрываются пути причинения вреда общественным отношениям, характеризующим безопасность функционирования транспорта.

**Ключевые слова:** юриспруденция, транспорт, эргатическая система, моно- и полисистема, классификация эргатических систем, транспортное преступление, криминологический механизм, уголовно-правовой механизм, элементы механизма, оператор, техническая система, информационная система, ситуация.

При определении механизма транспортного преступления необходимо исходить из характеристики транспорта. Железнодорожный, воздушный и водный транспорт представляет собой типичные полиэргатические системы, т.е. «физические, целенаправленные замкнутые системы, включающие в себя человека как главное, решающее звено»<sup>1</sup>; автомобильный транспорт — как правило, моноэргатическую систему. В литературе их еще называют социотехническими или системами «человек — машина» (СЧМ). В эргатической системе встречаются все формы взаимодействия объектов друг с

другом, при этом человек влияет на складывающиеся в ней отношения.

Эргатические системы, имеющиеся на транспорте, отличаются между собой по количеству операторов, степени непрерывности участия человека в процессе управления, виду связи оператора с объектом управления.

По первому признаку выделяются моно- и полиэргатические системы. В первом случае их обслуживает один человек, во втором — коллектив операторов. Моноэргатических систем на транспорте, как правило, больше, но они не изолированы друг от друга, в совокупности составляют полиэргатическую систему, участвуя в ее работе как подчиненные элементы.

По степени непрерывности участия человека в управлении различаются системы,

<sup>1</sup> Платонов Г.А. Эргономика на железнодорожном транспорте. М., 1986. С. 14.

в которых оператор работает в режиме немедленного или отсроченного обслуживания. Управляющее воздействие на объект в первом случае он совершает с учетом получаемой информации, оценки ситуации и т.д. Нарушение степени непрерывности участия оператора в управляющем воздействии (когда управляющий субъект либо вообще «выпадает» из системы либо допускает ошибки) может обусловить аварийность транспорта. Задача в этом случае заключается в выяснении причин ошибочных действий, что, в свою очередь, позволяет формулировать рекомендации, нацеленные на устранение дефектов поведения работника транспорта, усиление его «эксплуатационной» надежности.

В режиме так называемого отсроченного обслуживания действует большинство операторов автоматических систем управления. Но надо сказать, нет раз и навсегда заданного режима, иногда они предусмотрены оба. Однако следует иметь в виду, что переход от одного режима к другому (в частности от автоматического управления к ручному) требует дополнительных усилий со стороны управляющего субъекта. Это объясняется тем, что для перехода к новому динамическому стереотипу сбора информации и сенсомоторной координации нужно определенное время. Изменяется и динамический стереотип преобразования потока поступающей информации в управляющее воздействие, а следовательно, повышается психофизиологическое напряжение<sup>2</sup>, что иногда приводит к неблагоприятным последствиям.

В зависимости от того, находится ли оператор непосредственно на объекте управления или осуществляет управляющее воздействие на расстоянии, на транспорте выделяются системы прямого воздействия и системы с дистанционной связью.

Эргатические системы можно классифицировать и с других позиций, например по роли и месту в них человека. От того, принимает ли субъект участие в выработке решения и формировании управляющего воздействия или он сам служит объектом, во многом зависит характер взаимоотношений между элементами системы. Определяющим может быть и тип задачи управления. Наконец, важной отправной точкой классификации служит число целей, для достижения которых предназначена эргатическая система. Это позволяет выделить два больших класса систем: одноцелевые и многоцелевые.

Все эргатические системы транспорта — иерархические. Дело в том, что, осуществляя процесс управления, отдельные их части выполняют различные функции. Однако не только функции, но и этапы, на которых системы с помощью разнообразных средств и способов достигают цели управления, неравнозначны. Каждое предыдущее воздействие влечет за собой последующее: нет причины — не будет и следствия. Это основной принцип иерархических систем, построенных по признакам подчинения, важности отдельных этапов работы.

Главная проблема иерархических систем — координация действий по принятию решения. В любой из систем несколько подсистем нижнего уровня управляют отдельными процессами, составляющими общий процесс управления, и подчинены одной системе высшего уровня. Такие системы в качестве отдельных блоков или модулей входят в большие и сложные системы управления. Причем каждая подсистема нижнего уровня может представлять собой человеко-машинную систему, обладающую свободой действий при выборе управляющих решений в пределах своей компетенции.

Чтобы управляющее воздействие низших подсистем смогло привести к оптимальному решению задачи, подсистема вышестоящего уровня должна предварительно оптимизировать задаваемый набор критериев эффективности.

В эргатических системах влияние подсистемы высшего уровня на низшие чаще выражается в координации их деятельности. Управляющий субъект в иерархической эргатической системе может занимать любой уровень. Чем выше степень организованности, тем более сложна координация деятельности подсистем — основной вид управляющего воздействия в эргатических системах.

Таким образом, изучение транспорта как полиэргатической системы может и должно осуществляться как исследование единого функционального целого. При этом нельзя не учитывать, что при таком подходе криминология и уголовное право могут обогатиться за счет объединения технических дисциплин и наук о человеке и его трудовой деятельности, описания характеристик человека как компонента автоматизированной системы. Речь идет о процессах восприятия информации, принятия решений, исследовании движений и других эффекторных процессах, проблемах мотивации, готовности к деятельности, стрессах, коллективной деятельности операторов. С точки зрения обеспечения безопасности транспорта важное значение имеет изучение влияния монотонности операций, условий

<sup>2</sup> Бугаев Б.П. Эргономика и безопасность полетов. Киев, 1974. С. 33.

работы, физических факторов окружающей среды, биомеханических и физиологических факторов на управляющего субъекта.

Эти и другие аспекты безаварийного функционирования транспорта целесообразно исследовать в рамках механизма транспортного преступления. Правда, следует отметить, что, с одной стороны, криминологи признают: более продуктивным в изучении детерминации преступного поведения является детальный анализ механизма совершения преступления, поскольку он предполагает выявление не только всего комплекса событий, явлений, процессов и свойств личности, но их взаимодействия, а также роли каждого из факторов в преступлении<sup>3</sup>. С другой стороны, дефиниция механизма транспортного преступления представлена лишь в нескольких работах, между тем транспортным преступлениям, в первую очередь автотранспортным, посвящено немалое количество исследований<sup>4</sup>.

Выработка указанного понятия имеет принципиальное значение. Она позволит не только очертить круг элементов, включаемых в механизм данного преступления, но, главное, проникнуть в сущность исследуемого явления.

В литературе дается определение преступного поведения, под которым понимается «...связи и взаимодействие внешних факторов объективной действительности и внутренних, психических процессов и состояний, детерминирующих решение совершить преступление, направляющих и контролирующих его исполнение»<sup>5</sup>. При этом преступное поведение представляется как процесс, протекающий в пространстве и во времени и включающий не только сами действия, изменяющие внешнюю среду, но и предшествующие им психологические явления и процессы, кото-

рые и определяют механизм противоправного поступка.

Из сказанного, на наш взгляд, видно, что, строго говоря, речь идет о «микром мире» антиобщественных явлений, т.е. об обстоятельствах, характеризующих личность преступника и влияющих на формирование субъективных причин противоправного поведения. В это определение не включен «макром мир», в котором возникают и действуют криминогенные факторы — социальные условия жизни людей, оказывающие влияние на их поведение.

Классификация механизмов преступного поведения также убеждает в этом. Выделяются четыре основные группы, связанные: 1) с деформацией потребностей и интересов личности; 2) с расхождением (противоречием) между потребностями (интересами) и возможностями субъекта; 3) с деформацией нравственных и правовых представлений, ценностных ориентаций и социальных установок личности; 4) с дефектами процесса принятия и осуществления решения.

Нетрудно заметить, что определение механизма преступного поведения и его классификация почти полностью «сориентированы» на умышленные преступления; они не охватывают деяний, совершаемых по неосторожности. Правда, некоторые авторы полагают, что характерным для преступления, совершаемого по неосторожности, является механизм принятия ошибочного решения, суть которого состоит в неверной оценке (отсутствии предвидения) реально грозящих вредных последствий<sup>6</sup>.

Нам представляется неверным сводить всю совокупность неосторожных преступлений, в том числе даже так называемую техническую преступность, к неправильно принятому решению либо к недостаткам его исполнения. Очевидно, что механизм некоторых преступлений иной. Так, одной из причин аварий на железной дороге является то, что машинисты локомотивов засыпают во время работы. Причем среди ряда факторов, способствующих этому (не всегда разумная организация труда, недостатки профотбора и текущего контроля за состоянием здоровья и т.д.), особую роль играют обстоятельства, связанные с тенденциями развития железнодорожного транспорта: увеличение скорости движения и плавности хода, автоматизация труда машиниста. Первый фактор приводит к перегрузке зрительного анализатора большим потоком однообразной информации и

<sup>3</sup> Кудрявцев В.Н. Причинность и детерминизм в криминологии // Проблемы причинности в криминологии и уголовном праве. Владивосток, 1983. С. 6.

<sup>4</sup> Например, В.И. Жулев говорит о социальном механизме дорожно-транспортных происшествий (Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989. С. 90). Н.В. Якубенко и А.Д. Коленко дорожно-транспортное происшествие рассматривают с позиции антропотехнической системы (Якубенко Н.В., Коленко А.Д. Дорожно-транспортное происшествие: понятие, квалификация, наказание. Владивосток, 2001. С. 5–15). М.М. Колчин анализирует уголовно-правовые проблемы безопасности железнодорожного транспорта исходя из нарушений механизма уголовно-правового обеспечения его безаварийной эксплуатации (Колчин М.М. Безопасность железнодорожного транспорта: уголовно-правовые проблемы. Владимир, 2009).

<sup>5</sup> Механизм преступного поведения / отв. ред. В.Н. Кудрявцев. М., 1981. С. 30.

<sup>6</sup> Курс советской криминологии: в 2 т. Т. 1. М., 1985. С. 375.

развитию гипнотического состояния, а также к укачиванию из-за ритмичного мягкого воздействия на отолитовый аппарат. Вторая тенденция вызывает снижение объема активных мышечных операций машиниста, противодействующих укачиванию<sup>7</sup>.

Механизм преступления, совершенного машинистом в таком состоянии, никак не связан ни с принятием решения, ни с его исполнением. Поэтому профилактика подобных случаев в первую очередь должна быть направлена на нейтрализацию неблагоприятного влияния условий труда на человека.

Практика показывает, что неосторожные преступления в бытовой сфере могут иметь вообще другой механизм. Следовательно, необоснованно его сводить только к дефектам принятия и исполнения решения, хотя надо признать, что во многих случаях этот механизм превалирует.

В.Е. Квашис, анализируя приведенное нами определение механизма преступного поведения, обоснованно отмечает, что такая традиционная интерпретация вполне справедлива, однако она представляет лишь общую схему, наиболее приемлемую для определения механизмов преступлений. В реальной действительности ее полнота может быть разной, и поэтому во многих случаях механизм неосторожного преступления действует в «сокращенном» или «свернутом» виде. Указав на то, что три первые группы механизмов преступного поведения имеют определенную общность с механизмом неосторожного преступления, который является классическим типом механизмов, упомянутых в четвертой группе, В.Е. Квашис вступает в противоречие с самим собой, подтверждая далее вывод о дефектах принятия решения и действий как единственном механизме неосторожного преступления. Специфику неосторожных деяний он видит в таком взаимодействии объективного и субъективного, при котором неосторожное причинение вреда представляет собой противоречие между объективными требованиями ситуации, предъявляемыми к личности, и неадекватным субъективным восприятием ею данной ситуации. Это противоречие чаще всего и приводит к ошибочным решениям и виновным действиям<sup>8</sup>. Таким образом, на наш взгляд, В.Е. Квашис еще более сужает механизм неосторожного поведения, сводя его психологическую основу лишь к не-

правильной оценке объективной обстановки, предшествующей преступлению.

Принятие решения, как известно, — это психологический процесс, состоящий в выборе предпочтительного варианта поведения, исходя из информации о ситуации и возможных последствиях. Согласно теории структуры деятельности он состоит из трех этапов: подготовительного, основного и контрольного. Следовательно, может оказаться дефектным содержание любого из них, а не только оценка ситуации, как считает В.Е. Квашис. Кроме того, элементы механизма неосторожного преступления, совершаемого в области использования техники, нельзя сводить лишь к личности и ситуации. Сюда же относятся и сами технические системы, а также информационное обеспечение их функционирования.

В определении механизма преступного поведения встречаются ошибки и другого рода, обусловленные переносом проблем моделирования на криминологию, желанием построить схему человеческого поведения, «определить закодированную в мозгу модель потребного будущего». Так, по мнению Б.В. Волженкина, один и тот же человек, дважды попав в одинаковую ситуацию, всегда поступает одинаково<sup>9</sup>. Применительно к криминологии это означает: при определенных детерминантах совершение преступления так же необходимо, как необходимо всякое следствие, порожденное определенной причиной при определенных условиях. Иной подход означал бы, как считал автор, признание индетерминизма.

Позиция Б.В. Волженкина обоснованно подверглась критике. Б.С. Волков по этому поводу, в частности, писал: «В действительности не существует такой жесткой зависимости между факторами, детерминирующими и волю человека, и его поведение»<sup>10</sup>. Поэтому не только один и тот же человек в одинаковых ситуациях поступает по-разному, но и разные люди в идентичных ситуациях действуют одинаково. Н.А. Стручков указывал, что детерминизм человеческого поведения нельзя сводить к механическому влиянию внешних, социальных условий на поведение человека, поскольку непосредственно оно подчиняется воле конкретного индивида<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Волженкин Б.В. Детерминистическая концепция преступного поведения // Сов. гос-во и право. 1971. № 2. С. 83–84.

<sup>10</sup> Волков Б.С. Детерминистическая природа преступного поведения. Казань, 1975. С. 52.

<sup>11</sup> Стручков Н.А. Проблема личности преступника. Л., 1983. С. 71.

<sup>7</sup> Охрана труда на железнодорожном транспорте и в промышленности. Харьков, 1967. С. 6–7.

<sup>8</sup> Квашис В.Е. Преступная неосторожность. Владивосток, 1986. С. 55, 57.

Детерминированность человеческого поведения происходит по-иному, нежели явления природы, она базируется на других основаниях<sup>12</sup>. Конкретный акт человеческой деятельности всегда обусловлен социально. Но ситуация порождает волевой акт не сама по себе, а лишь во взаимодействии с конкретной личностью. Совокупность индивидуальных свойств человека определяет содержание и направленность поступка. В этом проявляется особенность причинной обусловленности человеческого поведения. Оно выступает не просто как результат воздействия объективных и субъективных факторов, а как сложный процесс, в котором внешние обстоятельства вначале интериоризируются, а только затем экстериоризируются.

Преступление — всегда волевой акт, но оно, по мнению А.М. Яковлева, совершается под воздействием объективных обстоятельств. Исходя из этого деяние складывается из ряда факторов, взаимодействующих между собой. Поэтому преступление — это «результат, конечный “продукт” определенного рода взаимодействия, имевшего место между личностью и окружающей средой, той средой, в которой и находят свое коренное “осязаемое” выражение факторы более общего, объективного характера»<sup>13</sup>.

К решению проблемы механизма преступления Б.С. Волков подходил с позиции свободы выбора поведения человека. В целом разделяя концепцию А.М. Яковлева, автор подчеркивал взаимодействие объективных и субъективных обстоятельств, которые выражаются в том, что внешние условия (среда) обеспечивают возможность различного поведения. Но выбор поведения при этом остается за человеком. Только личность, опираясь на свое сознание и волю, решает, как поступить. Следовательно, имеется единство объективного и субъективного, которое в каждом отдельном случае выражает сущность анти-

общественного деяния. Однако «поведение человека в обществе определяется не только силой детерминистического значения отдельных обстоятельств, но и нормами морали и права. Поэтому свобода волеизъявления для лиц, совершивших преступление, означает не только сознание обусловленной конкретными обстоятельствами возможности поступать по-другому, но и общественной опасности содеянного»<sup>14</sup>.

Для изучения механизма совершения преступления предлагались и другие пути, в частности, основанные на исследовании криминологических аспектов вины. Так, Ф.Г. Гиляев считал целесообразным изучать вину по двум направлениям: интраиндивидуалистскому, т.е. внутриличностному (индивид и его особенности, черты и свойства личности, ее установка), и интериндивидуалистскому, т.е. межличностному (с учетом этих отношений, закономерностей процесса взаимодействия людей)<sup>15</sup>. Таким образом, в концепции Ф.Г. Гиляева речь идет о взаимодействии социальной обстановки, оказывающей направленное воздействие на формирование и поведение личности, и самой личности.

Неосторожные преступления обладают специфическими чертами, отличающими их от умышленных посягательств. В криминологическом плане это отличие заключается в первую очередь в присутствии только деяния, совершаемым по неосторожности, механизме причинения общественно опасного последствия.

Механизм неосторожного транспортного преступления как разновидность неосторожного преступления вообще представляет собой динамический процесс, определенное взаимодействие элементов, его составляющих. Иначе говоря, этот обобщенный «образ» посягательств на безопасное функционирование транспорта. Следовательно, необходимо, во-первых, выявить слагаемые этого образа (элементы механизма), во-вторых, определить их взаимодействие, в-третьих, показать данное взаимодействие в динамике.

Транспорт, являясь полиэргатической системой, включает в себя разные подсистемы. Элементами функционирования транспорта являются: а) техническая система; б) информационное обеспечение; в) ситуация; в) управляющий субъект.

<sup>12</sup> «Подобно тому, — пишет Б.М. Кедров, — как сами явления в природе, обществе и нашей собственной духовной жизни относятся к качественно различным уровням структурной организации материи, так и их закономерные связи, выражаемые понятием детерминизма, также, очевидно, не сводятся к какому-то одному типу закономерностей связи, а представляют соответственно различные порядки или уровень детерминированности явлений — от простейших (физических и механических) до сложнейших (социальных и психических)» (Кедров Б.М. Научная концепция детерминизма // Современный детерминизм и наука. Новосибирск, 1971. С. 189).

<sup>13</sup> Яковлев А.М. Взаимодействие личности со средой как предмет криминологического исследования // Сов. гос-во и право. 1966. № 2. С. 55–56.

<sup>14</sup> Волков Б.С. Указ. соч. С. 61.

<sup>15</sup> Гиляев Ф.Г. Некоторые вопросы вины в криминологии // Вопросы эффективности борьбы с преступностью и совершенствование законодательства. Уфа, 1975. С. 41–43.

Техническая система относится к числу сложных систем со всеми их отличительными признаками. На транспорте они представляют самостоятельный элемент взаимодействия, поэтому его нельзя относить к ситуации преступления. Если при умышленном деянии орудие, используемое для достижения преступного результата, по существу, не имеет своего самостоятельного значения, то при совершении преступления по неосторожности техническая система выходит из-под контроля и в связи с этим приобретает исключительно важную роль в этиологии неосторожного преступления.

На основе изучения и обобщения неблагоприятных факторов, влекущих аварийность транспорта, вырабатываются соответствующие нормы предосторожности. Их функция — поставить действия работников транспорта в определенные рамки и тем самым установить границы безопасного поведения лиц, осуществляющих управление технической системой. Иначе говоря, создаются специальные правила предосторожности, которым придается юридическая сила. Нарушение данных правил может привести к тому, что техническая система выйдет из-под контроля управляющего субъекта и причинит вред.

На основании изложенного П.С. Дагель делал вывод, что «правила безопасности также входят в криминогенную ситуацию неосторожного преступления в качестве противодействующих факторов, призванных нейтрализовать имеющиеся в ситуации орудия опасности»<sup>16</sup>. Такая постановка вопроса представляется безосновательной. Любые правила регламентируют деятельность кого-то или чего-то (на транспорте — работу соответствующих технических систем или оператора по их обслуживанию), поэтому было бы правильнее рассматривать их вместе с технической системой либо при анализе поведения личности. Кстати сказать, и сам П.С. Дагель, когда ставил вопрос о том, почему правила безопасности не играют своей предупредительной роли, оказываются нарушенными, за ответом предлагал обращаться к личности нарушителя.

Роль транспортного средства в механизме умышленного и неосторожного преступления различна, неодинакова будет и степень «контролируемости» технической системы. При совершении преступления умышленно транспортное средство удерживается лицом в контролируемом им русле, а при преступной неосторожности — выходит из такого рус-

ла<sup>17</sup>. Техническая система в последнем случае полностью или частично неуправляема.

В работах, посвященных проблемам борьбы с аварийностью на транспорте, информационное обеспечение, как правило, не выделяется в качестве структурной части механизма преступления, его либо относят к орудиям преступления (П.С. Дагель), либо вообще о нем умалчивают (В.В. Лукьянов, В.Е. Квашиш). И то и другое решение необоснованно принижает роль информационной системы в обеспечении безопасности транспорта, деятельность которого немыслима без своевременной, точной и многопрофильной информации.

Информационное обеспечение является неотъемлемой частью эксплуатации транспорта, поэтому дефекты могут обусловить его аварийность, например, в результате обнаружения сигналов, их неправильного восприятия, неверной оценки, неадекватности выводов из полученной информации. Невозможно представить эксплуатацию, допустим, железнодорожного состава при отсутствии у машиниста какой-либо информации. Неотъемлемость информационного обеспечения от транспорта подтверждается конкретными исследованиями, судебной практикой по делам о преступлениях против безопасности движения или эксплуатации транспорта. Взаимодействуя с другими элементами (технической системой и ситуацией), фиксируя их состояние, информационное обеспечение, по существу, создает программу для интериоризации, способствуя отражению в сознании и мышлении человека внешней практической деятельности. Следовательно, экстериоризация, переход деятельности из внутреннего плана во внешние практические формы поведения во многом зависит от совокупности воспринятой информации.

К механизму преступления традиционно относят ситуацию его совершения. Это и понятно: всякая человеческая деятельность протекает в конкретной обстановке, имеющей динамичный, развивающийся характер. Большинство авторов, исследовавших проблему механизма преступления, понимают ситуацию как сочетание условий и обстоятельств, создающих определенную обстановку, положение (сейчас не вдаемся в имеющиеся нюансы). В.В. Панкратов и М.В. Самольянова предложили иное ее определение. По их мнению, ситуация неосторожного преступления охватывает: 1) лицо, виновное в совершении

<sup>16</sup> Механизм преступного поведения. С. 41–43.

<sup>17</sup> Гринберг М.С. Объект преступления в области использования техники // Проблемы правопедания. Новосибирск, 1976. С. 125.

преступления; 2) жертву преступления; 3) источник повышенной опасности, находящийся в определенных отношениях с виновным лицом, жертвой преступления, пострадавшей физически или понесшей материальный ущерб. Сюда же авторы включают и нормы поведения в обществе, нормативы обращения с источником повышенной опасности и другие правила.

В качестве первого элемента ситуации рассматривается источник потенциальной опасности. Его понятие комплексное, в нем авторы выделяют объективные и субъективные компоненты. К первым относят природные (физические) и технические качества и свойства, ко вторым — психофизические и биопсихические.

Вокруг источника опасности создается опасная зона, нахождение в которой вызывает реальную угрозу контакта с этим источником и требует от лиц, отвечающих за технические устройства, особого внимания, профессиональной грамотности, повышенного чувства ответственности. Виновный и жертва в ситуации взаимодействуют между собой и с источником повышенной опасности<sup>18</sup>.

Позиция В.В. Панкратова и М.В. Самольяновой свидетельствует о том, что авторами, по существу, ситуация («целостная ситуация») отождествляется с механизмом преступления. В ее содержание вкладывается все то, что составляет объективные и субъективные детерминанты, взятые во взаимодействии и развитии. Вряд ли это целесообразно делать по ряду причин. Во-первых, вносится путаница в терминологию, в целом сложившуюся в теории криминологии, иначе — нарушается криминологический тезаурус. Во-вторых, поэлементный анализ механизма преступления, выявление содержания каждой из составляющих его частей, роли и значения в детерминации преступления позволяет глубже проникнуть в суть явления, лучше познать его. Наконец, в-третьих, необоснованным выглядит признание самостоятельным элементом механизма преступления потерпевшего (жертвы). Достаточно сказать, что не во всех преступлениях он наличествует. А там, где потерпевший есть, его поведение полностью охватывается ситуацией как элементом механизма, являясь опасным фактором ситуации.

Ситуацию нельзя представить чем-то застывшим, статичным. Она может меняться, и иногда довольно быстро. Особенно это присуще воздушному транспорту. Поэтому сле-

дует различать ситуации, предшествующие деятельности работника транспорта, и ситуации, возникшие в связи с его деятельностью. Они качественно различаются между собой, поэтому нужно говорить об интервальном состоянии ситуации или последовательности ситуаций.

В транспортном преступлении ситуация влияет как на выработку управляющего воздействия, так и на его исполнение, из-за ошибок в которых техническая система выходит из-под контроля управляющего субъекта. Ситуация «участвует» в непосредственном возникновении преступного последствия, в совокупности с характером транспортного средства, обуславливая его тяжесть.

Ситуация может развиваться в двух диаметрально противоположных направлениях. Будучи в изначальном состоянии неопасной, из-за воздействия различных факторов (шторм, поступление на борт искаженной информации о метеобстановке и т.д.) она может усложниться и в конечном счете привести к вредным последствиям. Иначе говоря, развитие ситуации будет отрицательным. В другом случае, хотя и имеется интервальное состояние ситуации, ее качество остается неизменным, если управляющий субъект не вмешивается в развитие события. И, наконец, когда ситуация складывается аварийной еще до вмешательства человека, ее положительное развитие возможно, если работник транспорта обнаруживает аварийную ситуацию; опознает ее; производит выбор управляющего воздействия; осуществляет его; контролирует локализацию аварийной ситуации.

Иными словами, опасность как свойство ситуации может быть различной на разных этапах развития механизма транспортного преступления. Впрочем, если быть точным, то для неосторожности имеет принципиальное значение не столько объективное содержание ситуации, сколько субъективное восприятие ее работником транспорта.

Техническая система, информационное обеспечение деятельности транспорта и ситуация содержат опасность лишь в потенции. Возможность причинения вреда реально реализуется только поведением человека. Личностный фактор — основной в механизме совершения любого преступления, в том числе и транспортного.

Таким образом, в механизм транспортного преступления входят объективные (внешние) и субъективные (личностные) факторы. Первая группа обстоятельств, создавая опасность причинения вреда, отнюдь не лишает

<sup>18</sup> Панкратов В.В., Самольянова М.В. Ситуация неосторожного преступления. Структурный анализ // Вопросы борьбы с преступностью. Вып. 33. М., 1980. С. 55–63.

работника транспорта свободы выбора<sup>19</sup>. Ситуация лишь предполагает различное поведение управляющего субъекта в создавшихся условиях, причем и такое, которое позволяет избежать аварии. В противном случае не может быть и речи о вине, а следовательно, и о преступлении. В таких ситуациях имеет место либо непреодолимая сила, либо казус.

Элементы механизма преступления — техническую систему, информационное обеспечение, ситуацию и управляющего субъекта — надо рассматривать как факторы, взаимно влияющие друг на друга в рамках единого процесса, в конкретных условиях места и времени. Причем весьма значительны не только сами стороны взаимодействия, но и процессы их взаимосвязи и взаимообусловленности.

Механизм транспортного преступления может быть либо в развернутом, либо в свернутом виде (без интервальных ситуаций). По форме он содержит те же элементы, что и механизм правомерного поведения. Различаются они лишь по социальному содержанию личностного фактора.

Итак, механизм деятельности железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного транспорта охватывает, как указывалось, техническую и информационную системы, ситуацию (ее еще называют внешней средой). Эксплуатирует технические системы работник транспорта — управляющий субъект. Развернутый механизм преступления в этом случае таков. Анализируя информацию от визуального наблюдения и полученную, например, от диспетчерских служб (управления движением), оценивая состояние технической системы и характер ситуации, управляющий субъект (пилот, капитан, штурман, машинист, водитель и т.д.) принимает решение. Оно может быть либо верным, либо ошибочным, неадекватным объективным обстоятельствам. Тот или иной фактор, внешнее воздействие на техническую систему, отказ техники или дефекты в информационном обеспечении могут усложнить условия функционирования транспорта, вызвав новую ситуацию — сложную. Она в первую очередь характеризуется тем, что ухудшаются характеристики технической системы, влияющие на ее безопасность, а также увеличиваются психофизиологические нагрузки на лиц, управляющих транспортом.

<sup>19</sup> «Человек способен конструктивно-творчески преобразовать действительность, изменить поведение в соответствии с изменением ситуации, разумно регулировать и саморегулировать действия» (Спиркин А.Г. Сознание и самосознание. М., 1972. С. 83).

На этом этапе механизм функционирования транспорта дает лишь сбой, которые могут быть успешно ликвидированы. Таким образом, сложная ситуация может развиваться, а может и не развиваться в следующую ситуацию. Это зависит от ряда обстоятельств, в том числе от принятого субъектом оптимального управляющего воздействия.

Сложная ситуация при неблагоприятных факторах перерастает в экстремальную, когда заметно ухудшаются технические характеристики (например, остойчивость судна, его управляемость, плавучесть и т.д.), несколько параметров технической системы выходят за эксплуатационные ограничения, но при этом не достигают предельных ограничений или расчетных условий, существенно увеличивается психофизиологическая нагрузка на управляющего субъекта. Переход в следующую стадию может быть прерван своевременными и правильными действиями работников транспорта, изменениями режима работы технической системы, устранением дефектов в информационном обеспечении, эффективными мерами со стороны эргатического звена другого уровня.

Эта ситуация является как бы пограничной, разделяя механизм функционирования транспорта и механизм транспортного преступления. Кстати сказать, экстремальная ситуация характеризуется еще и тем, что именно на этом этапе в зависимости от поведения оператор (управляющий субъект) может трансформироваться в преступника.

Следующая ситуация — аварийная. Ее отличительными чертами являются: выход технических характеристик за пределы ограничений или расчетных условий; чрезвычайное увеличение психофизиологической нагрузки на управляющего субъекта. На этом этапе появляется первое значимое в уголовно-правовом плане звено в цепочке причинно-следственной зависимости. Ее развитие может быть прервано действиями либо самого управляющего субъекта, либо иного лица. Возможность причинения вреда охраняемому объекту в обоих случаях не воплотится в реальность, но правовая оценка данной ситуации может быть различной.

Последняя выделяемая нами ситуация — катастрофическая. При ее возникновении развитие причинной связи необратимо, предотвращение преступных последствий практически невозможно<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> На транспорте, в частности в авиации, в зависимости от частоты возникновения интервальные ситуации подразделяются на повторяющиеся, умеренно вероятные, маловероятные, крайне маловероятные, практиче-



Изложенное позволяет сделать вывод: механизм транспортного преступления — это взаимосвязь и взаимодействие управляющего субъекта с технической системой, ее информационным обеспечением и ситуацией (внешними факторами), детерминирующими его поведение и влекущими нарушение безопасности функционирования железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта<sup>21</sup>.

Наряду с криминологическим понятием механизма транспортного преступления следует выделять его уголовно-правовое понятие. В теории уголовного права постулируется: преступление причиняет вред общественным отношениям<sup>22</sup>. Однако механизм подобного воздействия на объект в литературе раскрывается по-разному. Применительно же к транспортным преступлениям он фактически лишь обозначен<sup>23</sup>.

Транспортное преступление всегда поражает общественные отношения, сложившиеся по поводу безопасности функционирования железных дорог, метрополитена, авиации и т.д. Естественно, если нет нарушения охраняемого законом объекта, если путем изменения общественных отношений, взятых под охрану уголовным законом, не причиняется вред безопасности транспорта, то и нет преступления. Так, некоторые деяния, вызывающие ухудшение эффективности использования транспортных средств, не образуют рассматриваемого преступления, поскольку в этом случае взятая под охрану безаварийность функционирования транспорта не терпит урона.

Вред, причиняемый транспортным преступлением, объективизируется в преступных последствиях, которые являются выражением его

---

ски невероятные (Сакач Р.В., Зубков Б.В. Организация и обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации. М., 1987; Гуцин В.К. Безопасность полетов летательных аппаратов. Рига, 1979. Вып. 3).

<sup>21</sup> И.А. Гумеров предлагает воспринимать механизм совершения дорожно-транспортного происшествия как функциональную систему, определяющую порядок поэтапного изменения неосторожной преступной деятельности (Гумеров И.А. Механизм совершения дорожно-транспортных происшествий и основные компоненты дорожного движения, обеспечивающие его безопасность. Казань, 2004. С. 33).

<sup>22</sup> В теории уголовного права вопрос о сущности объекта уголовно-правовой охраны и объекта преступления относится к числу дискуссионных. Достаточно подробный анализ имеющихся точек зрения дан: Винокуров В.Н. Объект преступления: способы конкретизации, установления и закрепления в законе. Красноярск, 2010. С. 56–105.

<sup>23</sup> Белокобыльский Н.Н., Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления. Саратов, 1991.

общественной опасности, связывает деяние с субъектом. Следовательно, преступное последствие — это опасное изменение, происшедшее в результате совершения деяния, в особом свойстве транспорта — его безопасности.

Преступление, посягая на безаварийное функционирование железных дорог, метрополитена, авиации и флота, автотранспорта, фактически причиняет имущественный, физический, моральный и организационный вред. Из этого положения, на наш взгляд, Ю.Е. Пермяков делает неверный вывод. Признание того, что преступление, помимо нарушения общественных отношений, наносит вред и действующей в обществе системе социальных норм, логически приводит к презюмированию еще одного объекта преступления, находящегося за чертой общественных отношений<sup>24</sup>.

Вряд ли с этим можно согласиться. Дело в том, что преступными последствиями не исчерпывается социальный вред<sup>25</sup>. Уголовный закон обозначает лишь возможные последствия, которые считает достаточными для наличия определенного состава преступления, оставляя иные, «нетипичные», за пределами юридической конструкции.

Е.А. Сухарев и А.Д. Горбуза, наоборот, выступили против того, что преступлением причиняется вред общественным отношениям. По их мнению, в реальной действительности ничего подобного не происходит. Общественным отношениям не может быть причинен имущественный ущерб, физические травмы или какой-либо иной урон. Преступлением повреждается или даже уничтожается какой-либо предмет, выступающий носителем определенных отношений. Но в связи с гибелью человека или уничтожением предмета общественные отношения не погибают и даже не повреждаются. «Естественные предметы и явления, а также люди преходящи, — пишут авторы, — они появляются, включаются в существующую систему общественных отношений и выбывают из нее. Сама же система общественных отношений, стабильная по отношению к ним, не может быть изменена в результате противоправных действий отдельных лиц»<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> Пермяков Ю.Е. О механизме преступного воздействия на систему общественных отношений // Уголовная ответственность и ее реализация. Куйбышев, 1085. С. 10–11.

<sup>25</sup> Чучаев А.И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Уголовно-правовые проблемы. Саратов, 1988.

<sup>26</sup> Сухарев Е.А., Горбуза А.Д. Традиционные представления о механизме преступного посягательства // Проблемы совершенствования уголовного законодательства на современном этапе. Свердловск, 1985. С. 21.

Отношения собственности (объект хищения) остаются в неизменном виде независимо от того, сколько бы раз ни совершались хищения и каким бы ни был при этом размер похищенного. Это доказывает, в частности, такой факт, как сохранение потерпевшим права собственности в отношении похищенного имущества. Точно так же при телесном повреждении не уничтожаются и не разрываются отношения неприкосновенности здоровья личности, они по-прежнему функционируют и охраняются уголовным законом. Если было бы иначе, то после нанесения телесного повреждения здоровье потерпевшего оказалось бы лишенным правовой защиты, поскольку уничтоженное или поврежденное отношение неприкосновенности здоровья не могло бы существовать.

Несостоятельность рассуждений Е.А. Сухарева и А.Д. Горбузы видится в следующем. Во-первых, авторы не учитывают иерархию существующих отношений. Приведя, например, в негодность транспортное средство или пути сообщения, преступник воздействует не на все общественные отношения сразу, а лишь на те, которые принято считать непосредственным объектом преступления. В дальнейшем вред общественным отношениям распространяется либо как круги по воде, либо по цепочке. Будучи «заблокированным» воздействием преступления, «единица» отношения теряет связи с родственной группой или погранично лежащими отношениями. Это ведет к их дезорганизации, нарушению. Таким образом выходит из строя уже целый блок отношений. Общественные отношения, являясь системным образованием, имея в себе ненормально функционирующий элемент, также терпят большой или меньший урон. Они, конечно же, не погибают, не уничтожаются. Общий объем остается неизменным, он лишь в той или иной мере теряет в качестве.

Кроме того, нельзя забывать, что общий объект преступления и сам по себе не охватывает всех общественных отношений, складывающихся в государстве. Уголовное право берет под охрану лишь малую долю того, что имеется, исходя из важности отношений, неэффективности иной правовой охраны и других обстоятельств.

Применительно к транспорту указанная схема выглядит таким образом. Преступное деяние нарушает общественные отношения, характеризующие безопасность транспортного средства, его безаварийную эксплуатацию. Эти отношения входят в определенный вид отношений, являющихся частью таких отношений, как общественная безопасность, а последние — в генеральную совокупность, взятую под охрану уголовным правом.

Крушение судна, гибель самолета и т.п. в целом характеризуют безопасность отрасли, иначе говоря, состояние общественной безопасности в сфере функционирования транспорта. Чем чаще происходят чрезвычайные происшествия, чем чаще нарушается безаварийность железных дорог, авиации, флота и автотранспорта, тем больше поврежденных «единиц» охватывает общественная безопасность как совокупность отношений. Будучи в той или иной мере пораженной в результате аварийности транспорта, эта совокупность не может обеспечить нормальное функционирование других общественных отношений (по поводу безопасности человека, собственности, государства и т.д.). Как системное образование отношения общественной безопасности и в этом случае сохраняются, но уже в дестабилизированном виде.

Каков же механизм причинения вреда самим общественным отношениям? Одни ученые полагают, что они нарушаются непосредственно либо создается угроза причинения им вреда. Из подобной позиции исходит, например, Л.Л. Кругликов<sup>27</sup>. Однако при таком взгляде на механизм не учитывается, что объект преступления как общественное отношение неосознаем. Он недоступен для непосредственного воздействия. Поэтому механизм не может характеризоваться непосредственным нарушением общественного отношения.

Другие криминалисты причинение вреда объекту посягательства рассматривают как «нарушение, разрыв соответствующего общественного отношения, воспрепятствовавшее их свободному развитию или изменению его в направлении, противоречащем его социальному назначению»<sup>28</sup>. Исходя из этого формулируется понятие последствия преступления. По мнению В.Н. Кудрявцева, это «предусмотренный уголовно-правовой нормой материальный или нематериальный вред, причиненный преступным действием (бездействием) объекту посягательства — охраняемым законом общественным отношениям и их участникам»<sup>29</sup>. Таким образом, автор выделяет общественное отношение и его участников, иначе говоря, субъектов — носителей этих отношений, считая их однопорядковыми категориями, с чем трудно согласиться.

Согласно точке зрения Ю.Е. Пермякова, причинение вреда объекту возможен по трем основным направлениям (заметим, что

<sup>27</sup> Кругликов Л.Л. Тяжкие последствия как обстоятельство, отягчающее ответственность // Сов. юстиция. 1976. № 9. С. 13.

<sup>28</sup> Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. М., 1960. С. 134.

<sup>29</sup> Там же. С. 137.

дополнительные направления автор не выделяет). Во-первых, преступное деяние может непосредственно затруднить выполнение членами общества каких-либо социально полезных функций; во-вторых, преступное деяние может лишит общество каких-либо материальных предпосылок существования; в-третьих, преступное деяние воспрепятствует процессу воспроизводства социально одобряемых форм деятельности<sup>30</sup>.

Автор исходит из культурологического подхода к объяснению механизма преступного воздействия на общественные отношения. Подобное решение, к сожалению, не наметило новые пути в выяснении способов нарушения общей системы общественных отношений, охраняемых уголовным правом. К тому же, оно вызывает очень много вопросов. В частности, при выделении такого общего для всех преступлений объекта, как культура, остается неясным его соотношение с другими объектами, непонятна его роль в разрешении многих уголовно-правовых проблем (например, квалификации содеянного). Главное же заключается в том, что этот подход, как нам кажется, не раскрывает механизма нарушения конкретного общественного отношения. Однако не познав, каким образом наносится урон составляющему элементу, вряд ли можно объяснить это на уровне всей совокупности.

Общественные отношения в целом характеризуются как отношения между людьми, в какие бы сложные формы они ни воплощались. Само существование человека как личности возможно лишь в рамках определенной системы общественных отношений.

Будучи сложным структурным образованием, общественные отношения включают ряд элементов: во-первых, субъекты (участники отношений) — личность, общество, государство; во-вторых, взаимосвязь между субъектами, их деятельность или позиции по отношению друг к другу, определенные права и обязанности; в-третьих, социальные ценности, по поводу которых возникают общественные отношения (предмет отношений).

Безопасность функционирования транспорта (безаварийность движения или эксплуатации) по содержанию включает в себя комплексную характеристику железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта, определяющую интегративную способность выполнять перевозки пассажиров и груза без угрозы для жизни людей, порчи (уничтожения) имущества<sup>31</sup>.

В структуре складывающихся отношений в первую очередь необходимо выделить предмет, по поводу которого они возникают. В качестве такового в данном случае выступают, исходя из содержания уголовно-правовых норм, во-первых, железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт, метрополитен (ст. 263 УК РФ); во-вторых, автомобиль, трамвай и другое механическое транспортное средство (ст. 264 УК РФ). Указанные предметы предопределяют характер общественных отношений.

В сфере безопасности функционирования транспорта предметом отношений не могут быть такие социальные ценности, как жизнь и здоровье людей, имущество и т.д. Если, скажем, лицо покушается на жизнь или здоровье потерпевшего, используя при этом транспортное средство, то тем самым нарушаются иные общественные отношения — неприкосновенность личности. Нельзя также квалифицировать как транспортное преступление посягательство, направленное на хищение или уничтожение имущества, хотя и принадлежащего транспортным организациям или гражданину (кроме деяний, прямо отнесенных законом к преступлениям против безопасности транспорта). В этом случае воздействие также направлено на ядро других отношений, поэтому подобные деяния относятся не к транспортным преступлениям, а к посягательствам против собственности.

Субъектом как элементом общественных отношений по безопасности транспорта, с одной стороны, выступают предприятия, организации, учреждения, а также граждане, причем не толь-

---

ности дорожного движения» понятие безопасности движения определяется как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; 2012. № 31. Ст. 4320. В ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. 17-ФЗ (в ред. от 28 июля 2007 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» говорится: «Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта – это 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, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц» // СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 169; 2012. № 25. Ст. 3268.

Понятие безопасности функционирования транспорта необходимо отличать от понятия транспортной безопасности, под которой понимается «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» (п. 8 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (в ред. от 18 июля 2007 г.) «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837; 2001. № 30 (ч. 1).

<sup>30</sup> Пермяков Ю.Е. Указ. соч. С. 13–14.

<sup>31</sup> Например, в ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 28 июля 2012 г.) «О безопас-

ко те, кто заключил с транспортной организацией договор перевозки, но и любые другие лица, не находящиеся с ней в правовых отношениях. Специфика указанных отношений заключается и в том, что их субъектами может выступать неопределенный круг лиц. С другой стороны, субъектом отношения является транспортная организация — собственник транспортных средств и транспортной инфраструктуры.

Виновный, совершая преступление, вред объекту причиняет путем непосредственного воздействия на элементы отношений<sup>32</sup>. Однако особенность транспортного преступления предполагает воздействие не на любой элемент, а только на два: предмет отношения и деятельность. На практике встречаются оба случая. Разрушая, повреждая или приводя иным образом в негодное для эксплуатации состояние транспортное средство, пути сообщения, средства сигнализации или связи, любое другое транспортное оборудование, виновный тем самым нарушает предмет отношений — безопасность транспорта. Отношение лица к обеспечению безопасности транспорта здесь не имеет значения. Деятельность же может быть нарушена лишь лицом, обязанным ее осуществлять, — работником транспорта.

В.Д. Филимонов наряду с известными видами объектов преступления предлагает выделить еще одно образование общественных отношений, которым якобы причиняется вред любым преступлением. «Это общественные отношения, обеспечивающие безопасность других охраняемых уголовным правом общественных отношений — ... собственности, хозяйственных отношений, общественного порядка, нормальной деятельности государственного аппарата и др.»<sup>33</sup>. Существование этого объекта автор объясняет тем, что каждое охраняемое уголовным правом отношение представляет собой социальное благо, которое вследствие этого становится предметом еще одного отношения. Оно устанавливается между государством, с одной стороны, и каждым отдельным человеком — с другой, порождается потребностью государства обеспечить неприкосновенность конкретных видов общественных отношений. Ей соответствует имеющаяся у каждого человека возможность воздержаться от совершения общественно опасных действий.

Указанные отношения имеют свою правовую форму. Так, если правовым выражением

собственности являются правомочия по владению, пользованию и распоряжению имуществом, то правовым выражением отношений, обеспечивающих безопасность собственности, являются вытекающие из нормы уголовного права обязанности лица воздерживаться от действий, нарушающих эти правомочия, и право государства наказывать тех, кто не выполняет эту обязанность. Таким образом, делает вывод В.Д. Филимонов, каждое преступление посягает на два объекта: например, кража имущества — на собственность и ее безопасность. Представляется, что выделение последнего объекта методологически неверно. Ошибка, на наш взгляд, заключается в том, что в ранг объекта возводятся не фактические общественные отношения, имеющиеся в государстве, а по существу уголовно-правовые, складывающиеся между преступником и государством в связи с совершением преступления.

Обобщая сказанное, можно сделать вывод: механизм транспортного преступления — это способ (путь) нарушения охраняемых уголовным законом общественных отношений. Он не идентичен способу совершения преступления как признаку его объективной стороны. Способ посягательства есть не что иное, как форма выражения вонне преступного деяния (он может характеризоваться и дополнительным действием). Иначе говоря, под способом преступления понимается совокупность приемов, методов, движений, используя которые виновный реализует свой замысел. Следовательно, это понятие намного уже механизма транспортного преступления в уголовно-правовом смысле, оно охватывает лишь его часть и в связи с этим не раскрывает пути причинения вреда объекту уголовно-правовой охраны. Механизм же преступления показывает, каким образом нарушаются общественные отношения, признанные объектом преступления.

В криминологическом плане механизм преступления раскрывает способ причинения социального вреда, который не всегда идентичен объекту и тяжести уголовно-правового последствия.

Таким образом, основное различие рассматриваемых понятий заключается в следующем:

1) механизм транспортного преступления как криминологическое понятие намного шире, чем уголовно-правовое. Оно охватывает социально-психологические явления, характеризует такую взаимосвязь и взаимодействие элементов эргатической системы, которая приводит к нарушению особого свойства транспорта — его безопасности. Эти явления объективны и не зависят от законодательной характеристики преступления;

<sup>32</sup> На наш взгляд, наиболее удачно и полно показал это Н.И. Коржанский (Коржанский Н.И. Объект и предмет уголовно-правовой охраны. М., 1980. С. 137).

<sup>33</sup> Филимонов В.Д. Объект преступления и преступное последствие // Актуальные правовые вопросы борьбы с преступностью. Томск, 1988. С. 11–12.

2) механизм преступления в уголовно-правовом смысле конкретизирует криминологический механизм преступления, показывая пути формирования преступных последствий как юридических категорий. В уголовно-правовое понятие включаются лишь юридически значимые обстоятельства, т.е. конstitutивные признаки состава преступления. Они изменчивы, зависят от многих факторов, в том числе и законодательной техники.

#### Библиография:

1. Белокобыльский Н.Н., Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления. — Саратов, 1991.
2. Бугаев Б.П. Эргономика и безопасность полетов. — Киев, 1974.
3. Винокуров В.Н. Объект преступления: способы конкретизации, установления и закрепления в законе. — Красноярск, 2010.
4. Волженкин Б.В. Детерминистическая концепция преступного поведения // Сов. гос-во и право. — 1971. — № 2.
5. Волков Б.С. Детерминистическая природа преступного поведения. — Казань, 1975.
6. Гилязов Ф.Г. Некоторые вопросы вины в криминологии // Вопросы эффективности борьбы с преступностью и совершенствование законодательства. — Уфа, 1975.
7. Гринберг М.С. Объект преступления в области использования техники // Проблемы правоведения. — Новосибирск, 1976.
8. Гумеров И.А. Механизм совершения дорожно-транспортных происшествий и основные компоненты дорожного движения, обеспечивающие его безопасность. — Казань, 2004.
9. Гушин В.К. Безопасность полетов летательных аппаратов. — Рига, 1979. Вып. 3.
10. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. — М., 1989.
11. Квашиш В.Е. Преступная неосторожность. — Владивосток, 1986.
12. Кедров Б.М. Научная концепция детерминизма // Современный детерминизм и наука. — Новосибирск, 1971.
13. Колчин М.М. Безопасность железнодорожного транспорта: уголовно-правовые проблемы. — Владимир, 2009.
14. Коржанский Н.И. Объект и предмет уголовно-правовой охраны. — М., 1980.
15. Кругликов Л.Л. Тяжкие последствия как обстоятельства, отягчающие ответственность // Сов. юстиция. — 1976. — № 9.
16. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. — М., 1960.
17. Кудрявцев В.Н. Причинность и детерминизм в криминологии // Проблемы причинности в криминологии и уголовном праве. — Владивосток, 1983.
18. Курс советской криминологии: в 2 т. Т. 1. — М., 1985.
19. Механизм преступного поведения / отв. ред. В.Н. Кудрявцев. — М., 1981.
20. Охрана труда на железнодорожном транспорте и в промышленности. — Харьков, 1967.
21. Панкратов В.В., Самольянова М.В. Ситуация неосторожного преступления. Структурный анализ // Вопросы борьбы с преступностью. Вып. 33. — М., 1980.
22. Пермьяков Ю.Е. О механизме преступного воздействия на систему общественных отношений // Уголовная ответственность и ее реализация. — Куйбышев, 1085.
23. Платонов Г.А. Эргономика на железнодорожном транспорте. — М., 1986.
24. Сакач Р.В., Зубков Б.В. Организация и обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации. — М., 1987.
25. Спиркин А.Г. Сознание и самосознание. — М., 1972.
26. Стручков Н.А. Проблема личности преступника. — Л., 1983.
27. Сухарев Е.А., Горбуза А.Д. Традиционные представления о механизме преступного посягательства // Проблемы совершенствования уголовного законодательства на современном этапе. — Свердловск, 1985.
28. Филимонов В.Д. Объект преступления и преступное последствие // Актуальные правовые вопросы борьбы с преступностью. — Томск, 1988.
29. Чучаев А.И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Уголовно-правовые проблемы. — Саратов, 1988.
30. Яковлев А.М. Взаимодействие личности со средой как предмет криминологического исследования // Сов. гос-во и право. — 1966. — № 2.
31. Якубенко Н.В., Коленко А.Д. Дорожно-транспортное происшествие: понятие, квалификация, наказание. — Владивосток, 2001.

## References (transliteration):

1. Belokobyl'skiy N.N., Chuchaev A.I. Mekhanizm transportnogo prestupleniya. — Saratov, 1991.
2. Bugaev B.P. Ergonomika i bezopasnost' poletov. — Kiev, 1974.
3. Vinokurov V.N. Ob'ekt prestupleniya: sposoby konkretizatsii, ustanovleniya i zakrepleniya v zakone. — Krasnoyarsk, 2010.
4. Volzhenkin B.V. Deterministicheskaya kontsepsiya prestupnogo povedeniya // Sov. gos-vo i pravo. — 1971. — № 2.
5. Volkov B.S. Deterministicheskaya priroda prestupnogo povedeniya. — Kazan', 1975.
6. Gilyazev F.G. Nekotorye voprosy viny v kriminologii // Voprosy effektivnosti bor'by s prestupnost'yu i sovershenstvovanie zakonodatel'stva. — Ufa, 1975.
7. Grinberg M.S. Ob'ekt prestupleniya v oblasti ispol'zovaniya tekhniki // Problemy pravovedeniya. — Novosibirsk, 1976.
8. Gumerov I.A. Mekhanizm soversheniya dorozhno-transportnykh proisshestviy i osnovnye komponenty dorozhnogo dvizheniya, obespechivayushchie ego bezopasnost'. — Kazan', 2004.
9. Gushchin V.K. Bezopasnost' poletov letatel'nykh apparatov. — Riga, 1979. Vyp. 3.
10. Zhulev V.I. Preduprezhdenie dorozhno-transportnykh proisshestviy. — M., 1989.
11. Kvashis V.E. Prestupnaya neostorozhnost'. — Vladivostok, 1986.
12. Kedrov B.M. Nauchnaya kontsepsiya determinizma // Sovremennyy determinizm i nauka. — Novosibirsk, 1971.
13. Kolchin M.M. Bezopasnost' zheleznodorozhnogo transporta: ugovolno-pravovye problemy. — Vladimir, 2009.
14. Korzhanskiy N.I. Ob'ekt i predmet ugovolno-pravovoy okhrany. — M., 1980.
15. Kruglikov L.L. Tyazhkie posledstviya kak obstoyatel'stva, otyagchayushchie otvet-stvennost' // Sov. yustitsiya. — 1976. — № 9.
16. Kudryavtsev V.N. Ob'ektivnaya storona prestupleniya. — M., 1960.
17. Kudryavtsev V.N. Prichinnost' i determinizm v kriminologii // Problemy prichinnosti v kriminologii i ugovolnom prave. — Vladivostok, 1983.
18. Kurs sovetskoy kriminologii. V 2 t. T. 1. — M., 1985.
19. Mekhanizm prestupnogo povedeniya / otv. red. V.N. Kudryavtsev. — M., 1981.
20. Okhrana truda na zheleznodorozhnom transporte i v promyshlennosti. — Khar'kov, 1967.
21. Pankratov V.V., Samol'yanova M.V. Situatsiya neostorozhnogo prestupleniya. Strukturnyy analiz // Voprosy bor'by s prestupnost'yu. Vyp. 33. — M., 1980.
22. Permyakov Yu.E. O mekhanizme prestupnogo vozdeystviya na sistemu obshchestven-nykh ot-nosheniy // Ugolvnaya otvetstvennost' i ee realizatsiya. — Kuybyshev, 1085.
23. Platonov G.A. Ergonomika na zheleznodorozhnom transporte. — M., 1986.
24. Sakach R.V., Zubkov B.V. Organizatsiya i obespechenie bezopasnosti poletov v grazhdanskoj aviatsii. — M., 1987.
25. Spirkin A.G. Soznanie i samosoznanie. — M., 1972.
26. Struchkov N.A. Problema lichnosti prestupnika. — L., 1983.
27. Sukharev E.A., Gorbuza A.D. Traditsionnye predstavleniya o mekhanizme prestupnogo posyagatel'stva // Problemy sovershenstvovaniya ugovolnogo zakonodatel'stva na sovremen-nom etape. — Sverdlovsk, 1985.
28. Filimonov V.D. Ob'ekt prestupleniya i prestupnoe posledstvie // Aktual'nye pravovye voprosy bor'by s prestupnost'yu. — Tomsk, 1988.
29. Chuchaev A.I. Bezopasnost' zheleznodorozhnogo, vodnogo i vozdushnogo transporta. Ugolov-no-pravovye problemy. — Saratov, 1988.
30. Yakovlev A.M. Vzaimodeystvie lichnosti so sredoy kak predmet kriminologicheskogo issledo-vaniya // Sov. gos-vo i pravo. — 1966. — № 2.
31. Yakubenko N.V., Kolenko A.D. Dorozhno-transportnoe proisshestvie: ponyatie, kvalifikatsiya, nakazanie. — Vladivostok, 2001.

*Материал получен редакцией 17 апреля 2013 г.*