

*Бакишев К.Л.*

**О НОРМАТИВНОМ ПОСТАНОВЛЕНИИ ВЕРХОВНОГО СУДА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН «О ПРАКТИКЕ ПРИМЕНЕНИЯ СУДАМИ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» ОТ 29 ИЮНЯ 2011 ГОДА**

*K.L. Bakishev*

**ABOUT THE STANDARD RESOLUTION OF THE SUPREME COURT OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN «ABOUT PRACTICE OF APPLICATION BY VESSELS OF THE CRIMINAL LEGISLATION ON CASES OF THE CRIMES CONNECTED WITH VIOLATION OF THE RULES OF TRAFFIC AND OPERATION OF VEHICLES» OF 29 JUNE 2011**

УДК:343.1:340.132

*В статье анализируется вновь принятое нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан с точки зрения действующего уголовного законодательства и практики его применения, критикуются его отдельные положения и предлагаются пути его совершенствования.*

*The article analyzes the newly adopted normative resolution of the Supreme Court of the Republic of Kazakhstan in terms of the criminal law and practice, criticized its separate provisions and suggests ways to improve it.*

Обеспечение безопасности дорожного движения относится к числу наибольших проблем мирового масштаба ввиду неуклонного роста материальных, организационных и иных потерь в результате неосторожного поведения людей или сбоя техники. В Казахстане в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно гибнет 3 тыс. человек и свыше 13 тыс. получает ранения.

В этой связи государством предпринимаются самые различные меры противодействия, эффективность которых прямо зависит от того, насколько эти меры отвечают современным реалиям борьбы с аварийностью на транспорте. В этом отношении повышенный интерес представляет принятое в июне 2011 года нормативное постановление Верховного суда РК, посвященное вопросам применения законодательства о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Дело в том, что следственная и судебная практика ранее руководствовалась постановлением Пленума Верховного суда Казахской ССР "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" от 23 сентября 1983 года, содержание которого в силу известных причин устарело и уже не отвечало современным потребностям практики. Поэтому принятия нового нормативного постановления Верховного суда РК по делам об автотранспортных преступлениях следственные и судебные работники ожидали давно.

Как показывает изучение, в новом нормативном постановлении свое разрешение нашли важные проблемные вопросы теории и практики, исключающее возможные интерпретации уголовного закона. Так, в нем четко описаны признаки автотранспорта, которые не могут быть отнесены к механическим

транспортным средствам; проводится отграничение автотранспортного преступления от деяний, совершенных в процессе производственных работ и нарушения правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины Вооруженных сил РК; даны разъяснения, связанные с юридической оценкой дорожно-транспортного происшествия, повлекшего общественно-опасные последствия в результате нарушения правил дорожного движения несколькими лицами, недоброкачественного ремонта транспортных средств, допуска к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 298 УК) и др.

Поддержки заслуживает положение п. 2 постановления, в котором отмечается, что субъектом преступления, предусмотренного ст. 296 УК, признается лицо, достигшее ко времени совершения преступления 16 летнего возраста, управлявшее механическим транспортным средством и допустившее нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Тем самым Верховный суд отказался от учета каких-либо иных признаков, кроме возраста, вменяемости и факта управления транспортным средством.

В соответствии с п. 2 постановления за аварию, совершенную учеником во время практической езды на автомобиле с двойным управлением, ответственность в полном объеме несет инструктор при наличии вины, причинной связи его действий с наступившими общественно опасными последствиями. Этим положением были разрешены вопросы, возникающие в судебной практике при определении пределов ответственности лиц, непосредственно не управлявших транспортными средствами в момент совершения преступления, но обязанных обеспечивать соблюдение правил безопасности их движения или эксплуатации другими лицами.

В то же время наличие двойного управления в автомашине не всегда является обстоятельством, исключающим ответственность ученика. Практике известны случаи сознательного игнорирования курсантом указаний инструктора либо одновременного нарушения ими правил дорожного движения, которые не всегда объективно оцениваются. В этой связи в п. 2 постановления следует также указать,

что если же будет установлено, что преступление совершено учеником в результате сознательного игнорирования указаний инструктора, ответственность несет только ученик. В случае одновременного нарушения ими правил дорожного движения, повлекшего последствия, указанные в законе, действия обоих подлежат квалификации по ст. 296 УК". Г

Другое замечание касается вопроса об уголовной ответственности водителя-наставника и стажера. Его сложность заключается в разграничении таких субъектов, т.к. стажер уже обладает не только необходимыми теоретическими знаниями, но и определенными навыками практического вождения, а водители-наставники специально назначены для закрепления этих навыков. В автотранспортных предприятиях обычно устанавливают срок стажировки водителя под руководством наставника после окончания учебы в автошколе или перехода на иную марку автомобиля. При такой форме наставничества стажер и наставник несут равную ответственность за безопасность дорожного движения и потому определить субъекта преступления, предусмотренного ст. 296 УК, бывает крайне затруднительно.

Так, Е., стажировавшись под руководством наставника Г., управлял троллейбусом. Подъезжая к остановке, он не обеспечил безопасный боковой интервал со следующим в попутном направлении автобусом и, избегая столкновения, выехал на тротуар. В результате был сбит пешеход П., который от полученных травм скончался на месте происшествия. Органы следствия прекратили в отношении наставника уголовное преследование по ст. 296 УК за отсутствием в его действиях состава преступления, указав, что управляемый стажером троллейбус не был оборудован двойным управлением и, следовательно, Г. не мог ничего предпринять для предотвращения наезда на пешехода. Суд Бостандыкского района г. Алматы согласился с выводом следствия и осудил стажера Е. по ч. 2 ст. 296 УК к 3 годам лишения свободы [ ].

Вина Е. в данном случае не вызывает сомнений: допущенное им нарушение правил дорожного движения привело к смерти пешехода. Вместе с тем, для определения вины водителя-наставника недостаточно установления факта наличия или отсутствия двойного управления в автомашине. Как уже отмечалось, стажер имеет определенные навыки практической езды, а наставник лишь помогает ему их закрепить. Поэтому органам следствия и суду следовало установить, какие пункты правил дорожного движения водитель-наставник был обязан помочь стажеру усвоить. Однако данное обстоятельство никем не исследовалось, что ставит под сомнение обоснованность вывода суда о невиновности водителя-наставника.

Во избежание таких сложностей в судебной практике предлагаем в п. 2 нормативного постановления внести следующее разъяснение: "Водитель наставник и водитель-стажер несут ответственность по ст. 296 УК в случае нарушения водителем-стажером конкретных пунктов правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, для усвоения и соблюдения которых он был прикреплен

к водителю-наставнику".

Точное определение признаков предмета автотранспортного преступления зависит от его содержания в законе, влияет на квалификацию преступления, предусмотренного ст. 296 УК. Законодатель при описании предмета деяния наряду с автомобилем, троллейбусом, трамваем использует оценочную формулу "либо другие механические транспортные средства", а в примечании к ст. 296 УК указывает, что "под другими механическими транспортными средствами понимаются тракторы, мотоциклы и иные самоходные машины".

В итоге для разъяснения понятия "иные самоходные машины" приходится обращаться к судебной практике и ведомственным нормативным актам. Однако никаких указаний Верховный суд РК на этот счет не дает. Более того, в п. 3 постановления механическими транспортными средствами признаются автомобили, троллейбусы, трамваи, а также тракторы, мотоциклы, квадроциклы и иные самоходные машины. Тем самым на право-применителя возложена обязанность самостоятельно определять содержание этого оценочного понятия, что не отвечает интересам правоприменительной деятельности.

Примером удачного решения данного вопроса является разъяснение Пленума Верховного суда СССР в постановлении от 6 октября 1970 года "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях", в котором говорится, что "... под иной самоходной машиной следует понимать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т.п.)". Считаем, что такое же разъяснение следует включить в п. 3 анализируемого нормативного постановления.

Замечания вызывают разъяснение, касающееся оставления места дорожно-транспортного происшествия (ст. 297 УК). В п. 11 постановления Верховный суд РК отметил, что такие случаи квалифицируются по совокупности ст.ст. 296 и 297 УК, и почти дословно воспроизвел содержание примечания к ст. 297 УК об освобождении от уголовной ответственности по данной норме в связи с оказанием помощи пострадавшему.

Между тем, применение ст. 297 УК на практике до сих пор вызывает определенные сложности. Например, как оценивать действия водителя, который не покинул место транспортного происшествия, но, оставшись на месте, не принял меры для оказания помощи пострадавшему? И напротив, имеются ли признаки оставления места ДТП, если водитель не виновен в причинении вреда здоровью потерпевшего (например, сбил пешехода, который внезапно появился перед автомашиной в неполюженном месте), но заведомо оставил его без помощи? Нередко органы следствия и суд исключают ответственность лица за это деяние на том основании, что наезд на потерпевшего был совершен в населенном пункте в присутствии граждан, которые могли оказать медицинскую помощь.

Однако анализ правил дорожного движения приводит нас к выводу, что во всех случаях, когда пострадавшие находятся в опасном для жизни положении

и нуждаются в медицинской помощи, на каждом водителе лежит специальная обязанность ее оказать (п. 2.5). Поэтому уклонение от такой обязанности доляно расцениваться как оставление места дорожно-транспортного происшествия. В свое время Пленум Верховного суда СССР в постановлении "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" от 6 октября 1970 года справедливо указывал, что если водитель не виновен в преступном нарушении указанных правил, но жизнь и здоровье потерпевшего были поставлены под угрозу в результате происшествия с управляемым им автотранспортным средством, то невыполнение водителем обязанности по оказанию помощи потерпевшему влечет ответственность по ч. 2 ст. 127 УК РСФСР (оставление в опасности).

Между тем, ответственность водителя по смыслу ст. 297 УК наступает лишь в случае виновного нарушения правил дорожного движения, повлекшего последствия, предусмотренные ст. 296 УК. Поэтому интересы борьбы с такими деяниями диктуют необходимость внесения в статью УК об ответственности за заведомое оставление места транспортного происшествия следующих изменений:

"1. Оставление места транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, указанных в ст. 296 настоящего Кодекса.

2. Те же действия, совершенные лицом, не виновным в нарушении правил дорожного движения, если в результате происшествия с управляемым им транспортным средством наступили последствия, указанные в ст. 296 УК РК".

В этой связи п. 11 нормативного постановления следует дополнить указанием, что "если водитель не виновен в нарушении правил дорожного движения, но последствия, указанные в ст. 296 УК, наступили в результате происшествия с управляемым им транспортным средством, то невыполнение им обязанности по оказанию помощи потерпевшему влечет ответственность по ст. 297 УК. Водители, не причастные к ДТП, за неоказание помощи или не сообщившие о случившемся при наличии возможности это сделать, несут ответственность в административно-правовом порядке".

Во избежание возможных затруднений на практике в п. 11 анализируемого нормативного постановления необходимо также отразить положение постановления Пленума Верховного суда КазССР "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" от 23 сентября 1983 года о том, что "оставление потерпевшего в опасности водителем в местах, где потерпевшему могла быть оказана помощь другими лицами, не исключает его ответственности по ст. 110 УК (ст. 297 УКРК)".

Порой суды осуждают виновного по совокупности ст.ст. 296 и 297 УК, когда статья об оставлении места транспортного происшествия не может быть применена (например, смерть потерпевшего наступила мгновенно в момент совершения наезда). Поскольку объективной необходимости в оказании по-

мощи пострадавшему в этом случае уже не существует, то и состава данного преступления нет. Для предупреждения таких ошибок считаем целесообразным п. 1 нормативного постановления дополнить следующим положением: "Водитель, оставивший место дорожно-транспортного происшествия, несет ответственность только по статье 296 УК, если смерть потерпевшего наступила на месте происшествия".

Проведенное нами исследование показывает, что судебная практика пока не пошла по пути дифференциации уголовного наказания в зависимости от вида неосторожной вины. Только в 2% судебных решений по делам о преступлении, предусмотренном ст. 296 УК, мы обнаружили указание на самонадеянность или небрежность. Этому во многом способствует тот факт, что ни одно из нормативных постановлений Верховного суда РК до сих пор не содержит требования к нижестоящим судам в каждом конкретном деле указывать форму и вид вины, существенно влияющие на вид и размер наказания. К сожалению, не является исключением и анализируемое нормативное постановление. Поэтому проблема четкого отражения в приговорах судов формы и вида вины, с которой совершено преступление, остается одной из актуальных.

Очевидно, для ее разрешения требуется руководящее разъяснение Верховного суда РК следующего содержания: "Разъяснить судам, что субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 296 УК, характеризуется неосторожной виной в виде самонадеянности или небрежности. При определении вида и размера наказания виновному суды обязаны учитывать форму и вид неосторожной вины в данном преступлении и указывать их в приговорах".

Для максимальной дифференциации наказания за автотранспортное преступление необходимо тщательно изучать обстоятельства, в совокупности характеризующие личность лица, совершившего деяние. Суд, руководствуясь положениями ст. 52 УК, должен объективно оценить степень деформации ценностных ориентации неосторожного преступника, непосредственно влияющей на вид и объем наказания, что будет являться проявлением "чуткости" со стороны государства при назначении наказания.

Однако судебная практика показывает, что изучение личности подсудимого в основном сводится выяснению его семейного положения, здоровья, трудоспособности, отношения к труду, обучению, наличия прежней судимости и т.д. Мотивируя назначение наказания, суды лишь в общей форме указывают: "учитывая личность виновного (подсудимого)". Полагаем, что разрешить эту проблему возможно путем внесения в нормативное постановление Верховного суда РК от 29 июня 2011 года следующего дополнения: "Данные о личности виновного, прежде всего, подразумевают степень его социальной, нравственной испорченности, состояние правосознания, наличие антиобщественных взглядов, привычек и т.д., которые в интересах назначения справедливого наказания следует выяснять".

Важным критерием индивидуализации наказания является назначение виновному дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью. Об эффективности и, следовательно, перспективности этого вида наказания говорит следующий факт: суды при рассмотрении дел о преступлении, предусмотренном ст. 296 УК, приговаривают к лишению права управлять транспортными средствами на определенный срок 64% виновных от общего числа осужденных по ст. 296 УК.

В санкции ч. 1 ст. 296 УК это наказание является альтернативным. В этих случаях "суды, - указывается в постановлении Пленума Верховного суда РК от 30 апреля 1999 г., - обязаны обсуждать вопрос о его назначении и указать в мотивировочной части приговора мотивы принятого решения". Однако судами неукоснительно выполняется требование лишь в части права не применять в таких случаях дополнительное наказание и забывается обязанность мотивировать принятое решение. Довольно часто в приговорах вообще отсутствуют сведения о том, что вопрос о применении или неприменении дополнительного наказания обсуждался.

Такой практике способствует неправомерная позиция других участников судебного процесса. "Государственные обвинители, - говорится, например, в обобщении судебной практики по делам об автодорожных преступлениях, - выступая в судебных прениях и ориентируя суды на соответствующие виды и размеры наказания, по ряду дел вообще оставляют без внимания вопросы назначения или отказа в назначении дополнительного наказания в виде лишения подсудимых права управления транспортными средствами".

В случае назначения этого вида наказания суды в ряде случаев ограничиваются такими общими фразами, как "учитывая характер и степень общественной опасности содеянного, возраст, положительную характеристику, суд счел возможным не лишать виновного права управлять транспортными средствами" и др. Однако такую формулировку можно принять, скорее всего, как вывод, а не довод о необходимости принятия такого решения. С этой точки зрения включение в п. 16 анализируемого нормативного постановления положения, обязывающего суды обсуждать вопрос о назначении виновному дополнительного наказания и указывать в мотивировочной части приговора мотивы принятого решения, представляется нам оптимальным способом разрешения проблемы.

В следственной и судебной практике нередко возникают затруднения вопросы о том, кого следует считать под владельцем или собственником транспортного средства, передавшим управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, если это повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью, либо смерть одного или нескольких лиц (ст. 298 УК).

В этой связи в п. 15 нормативного постановления предлагаем указать следующее: "Субъектом допуска к управлению транспортным средством лица, нахо-

дящегося в состоянии опьянения, является собственник или владелец транспортного средства. Согласно ст. 188 Гражданского кодекса РК, под собственником понимается субъект (индивид или коллектив), обладающий правом владения (представляемая законом возможность фактического обладания имуществом), пользования (основанная на законе возможность эксплуатации имущества, извлечения из него полезных свойств) и распоряжения имуществом (возможность по своему усмотрению и в своих интересах совершать действия, определяющие юридическую судьбу имущества).

Владельцем транспортного средства является субъект, правомочие которого заключается только в фактическом обладании определенным имуществом, например, в управлении автомашиной на основании доверенности собственника".

Изучение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий показывает, что нередко люди гибнут либо получают увечья в результате своего неправомерного поведения, либо допущенные ими грубые нарушения норм предосторожности приводят к смерти или причинению вреда здоровью других лиц. По нашим данным, количество автодорожных преступлений, совершению которых способствовало отрицательное (неправомерное) поведение потерпевших (пешеходов, пассажиров, других участников дорожного движения) либо их содействие, в среднем составляет 42 % от общего числа изученных уголовных дел.

Не случайно Пленум Верховного Суда КазССР в постановлении от 23 сентября 1983 года подчеркивал, что "при решении вопроса о мере наказания судам необходимо учитывать степень вины потерпевшего в создании аварийной обстановки". Было бы неверным ориентировать усилия правоохранительных органов только на борьбу с преступлением и преступниками без должного внимания к жертве преступления. Однако этот важный аспект борьбы с нарушениями правил дорожного движения в анализируемой судебной новелле вниманием почему-то обойден и, следовательно, требует внесения соответствующих корректив.

Таковы мои замечания и предложения к нормативному постановлению Верховного Суда РК от 29 июня 2011 года. Полагаем, что их скорейшее разрешение обеспечит правильное и единообразное применение уголовно-правовых норм об ответственности за автодорожные преступления, назначение справедливого наказания виновный, повысит эффективность профилактики нарушений правил дорожного движения.

#### Литература:

1. Архив суда Бостандыкского района г. Алматы. Дело № 1-425.
2. Обобщение судебной практики по рассмотрению судами Акмолинской области уголовных дел об автодорожных преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Бюллетень Верховного Суда Республики Казахстан. - 2010, - №6. - С. 90.

Рецензент: д.о.н., профессор Тугельбаева Б.Г.