

## Раздел 4. Уголовное законодательство и криминологическая наука

## ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НЕОСТОРОЖНОМУ ОТКЛОНЯЮЩЕМУСЯ ПОВЕДЕНИЮ В СФЕРЕ ИСТОЧНИКОВ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

С.Д. Демчук

(заместитель начальника Северо-Западного института повышения квалификации ФСКН России по учебной и научной работе, кандидат юридических наук, доцент, Ленинградская область, пос. Мурино; VPP911@yandex.ru)

*Давно отмечено, что все более широкое распространение используемой человечеством различной техники и других источников повышенной опасности влечет за собой усиление связанных с ними неблагоприятных побочных последствий. Как правило, они вызываются нарушением правил проектирования или эксплуатации технических систем. Наибольшую опасность в этом плане представляют неосторожные преступления. Сложившаяся угрожающая ситуация диктует необходимость принятия комплексных мер профилактики, а также усиления административной и уголовной ответственности виновных.*

**Ключевые слова:** *техносфера, отклоняющееся поведение, общественная опасность, преступная неосторожность, ответственность, предупреждение.*

Научно-технический прогресс, порожденный промышленной революцией и бурным развитием естественных наук, постепенно проявил свою обратную сторону в виде серьезного негативного воздействия на природу, многочисленных техногенных аварий и катастроф. Вместе с усложнением техносферы возрастали связанные с ней потенциальные угрозы – жизни и здоровью людей, окружающей среде и причинения особо крупного материального ущерба. К концу XX века проблема общественно опасных последствий использования технических средств и других источников повышенной опасности серьезно обострилась в силу их широкого распространения в промышленности, на транспорте и в быту.

При этом возрастала роль человека как создателя и эксплуатанта (оператора) технических систем со всеми его достоинствами и недостатками. Расширялась сфера чрезвычайных ситуаций, в которых оператор не справлялся со своими обязанностями или проявлял вопиюще халатное отношение к их выполнению. Здесь уместен небольшой любопытный исторический экскурс. А.Ф. Кони так вспоминал о причинах крушения царского поезда в 1888 г.: «...есть налицо все признаки самой пре-

ступной небрежности, тем более непростительной, что обязанности почти всех виновных в ней были точно определены». И далее: «Если характеризовать все происшествие одним словом, независимо от его исторического и нравственного значения..., то можно сказать, что оно представляет сплошное неисполнение всеми своего долга» [Цит. по: 1, с. 121].

Появление термина «человеческий фактор» связано с осознанием того, что человек является ключевым элементом в системе безопасности техносферы на всех этапах – от проектирования до утилизации ее объектов.

*Человеческим фактором называют совокупность психических и антропометрических свойств оператора, определяющую эффективность использования технических систем [3, с. 538]. Этот термин используют для обозначения причины аварий и катастроф при техническом расследовании, если установлено, что они вызваны неправильными действиями (бездействием) человека. Именно поэтому необходимо тщательно учитывать психофизиологические возможности человека как оператора сложных технических систем. Следует отметить, что данной проблеме посвящена обширная литература, причем наиболее фундаментальной работой является книга в 6 т. «Человеческий фактор», подготовлен-*

*ная большим коллективом зарубежных авторов [4]. Она детально освещает различные аспекты эргономики и деятельности человека как оператора технических систем.*

Одновременно происходило изменение общественных отношений, увеличивались распространенность и спектр социальных патологий (отклонений). Все это, безусловно, взаимосвязанные процессы, и наиболее значимо процесс распространения социальных отклонений проявился во второй половине XX века вследствие существенного расширения влияния идеологии общества потребления (практически в мировом масштабе). В плане рассматриваемой проблемы особое значение имеет значительный рост злоупотребления психоактивными веществами (ПАВ)\*.

Эгоистически-безответственное игнорирование социально значимых интересов приводит, в частности, к массовому нарушению требований технической безопасности, что влечет за собой все более неблагоприятные последствия для природы и общества. Дело в том, что вместе с ростом числа соответствующих деяний и расширением их объективных признаков непрерывно возрастает объем причиняемого вреда, а соответственно, и интенсивность неосторожного посяательства на сложившиеся социальные связи.

Н.Ф. Кузнецова пишет, что общественная опасность – это содержательно-сущностное, субъективно-объективное свойство преступления, т.е. виновное причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам личности, общества, государства или создание угрозы его причинения [2, с. 67-75]. Неосторожное поведение в техносфере, безусловно, не только является общественно опасным, но и в ряде случаев несет бóльший вред, чем многие умышленные преступления.

Учитывая эти обстоятельства, законодатели различных стран реагировали введением норм об уголовной ответственности за неосторожное причинение вреда либо

угрозу его причинения, связанные с источниками повышенной опасности. Не является исключением и отечественное право советского и современного периодов.

Не случайно в работе, посвященной проблемам уголовного права и криминологии в условиях научно-технической революции, известный советский и российский ученый И.И. Карпец указывал на «...необходимость постановки правовых барьеров вредным последствиям научно-технической революции. Очевидно, что без правовых санкций, подчас, вероятно, достаточно суровых, эти негативные процессы остановить невозможно». Он дальновидно предупреждал, что, например, последствия недобросовестного управления атомным реактором могут быть настолько тяжелыми, и что такие деяния, представляя особую общественную опасность, могут просто не подойти под понятие халатности [5, с. 5, 210].

Конечно, нельзя забывать, что в неосторожном причинении вреда есть элемент случайности, который влияет на возникновение и (или) развитие ситуации причинения вреда. В связи с этим М.С. Гринберг писал: «Признание принципиальной, хотя и неполной подконтрольности случайных процессов человеку и обществу в целом, в одинаковой мере несовместимое как с фетишизацией случая и вытекающим отсюда представлением о бессилии людей перед лицом случайных процессов, так и с игнорированием особенностей и сложностей управления случайными процессами, – важное условие поддержания режима безопасности в сфере взаимодействия человека и техники» [6, с. 133].

Обычно реальное причинение опасного вреда общественным отношениям по безопасному использованию техносферы происходит по неосторожной вине человека, допущенной на этапах проектирования, строительства и эксплуатации источников повышенной опасности. На практике это выражается как в осознанном, умышлен-

\* Здесь имеются в виду спиртные напитки, наркотические средства и психотропные вещества.

ном, так и в ошибочном\*\* , неосторожном нарушении принятых правил и ограничений, направленных на недопущение тяжких последствий. При этом ошибочным действиям способствуют неблагоприятные условия эксплуатации технических систем.

Существует физиологический предел восприятия информации, например, в течение одной секунды человек может зафиксировать взгляд не более чем на 3-6 объектах. А при скорости движения автомобиля, равной 80 км/час, опасность аварии в 2 раза выше, чем при скорости 60 км/час. При этом значительно усугубляется и тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий: при езде со скоростью 100-110 км/час число погибших в авариях почти в 5 раз больше, чем при скорости 70-80 км/час [7, с. 20-21]. Применение динамической модели при оптимизации летной эксплуатации воздушных судов по критериям точности и устойчивости показывает, что интенсивность оптимального алгоритма не превосходит 100 простейших действий (нажатие кнопок, перемещение штурвала и т.п.) или психофизиологических актов (считывание показаний приборов, восприятие команды и т.п.) членов экипажа за 1 мин. Вероятность их ошибки в такой ситуации не превышает 5%. При возрастании интенсивности алгоритма до 120 ед./мин вероятность ошибки членов экипажа может возрасти до 50% [8, с. 325-326]. Не случайно существующие нормативные правовые акты содержат требования к эргономике рабочих мест операторов технических систем. Это, в частности, Постановление Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. № 720 (в ред. от 22.12.2012 г.) «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств», Решение Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 823 (в ред. от 04.12.2012 г.) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности машин и оборудования», приказ Минтранса России от 25 ноября 2011 г. № 293 (в ред. от 26.04.2012 г.) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воз-

душного движения в Российской Федерации». Кроме того, например, Постановление Правительства РФ от 2 декабря 1999 г. № 1329 (в ред. от 7.12.2011 г.) «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации» в профилактических целях требует выявления эргономических недостатков авиационной техники при проведении расследования.

Нельзя забывать и про их обветшание, вызванное различными причинами, включая алчность новых собственников, которые минимизируют свои расходы на безопасность техносферы.

Следует отметить, что, несмотря на нежелание виновным лицом наступления общественно опасных последствий, социальная цена такого отклоняющегося поведения в современных условиях очень высока. В частности, по данным Международной организации труда, каждый день в мире на работе погибает около 6 000 человек, ежегодно на планете происходит 270 миллионов производственных происшествий. Причем около половины всех несчастных случаев не становятся достоянием гласности, так как работодатели стараются о них замалчивать, опасаясь уголовной и материальной ответственности. Крупные аварии на опасных производственных объектах не только приводят к их разрушению, прекращению производства и гибели работников, но и превращают огромные территории в зоны, непригодные или мало пригодные для проживания [9, с. 29].

К сожалению, наша страна не находится в стороне от этих негативных процессов. Достаточно вспомнить такие резонансные события, как авария на Чернобыльской АЭС (1986 г.), гибель теплохода «Адмирал Нахимов» (1986 г.), сильнейший взрыв на продуктопроводе под Уфой в момент прохождения встречных пассажирских поездов (1989 г.), катастрофы пассажирских самолетов под Донецком (2006 г.) и Пермью (2008 г.), авария на Саяно-Шушенской ГЭС (2009 г.).

За один только 2005 г. в результате халатного обращения с огнем произошло

\*\* В инженерной психологии и эргономике под ошибкой подразумевается действие человека-оператора, не соответствующее требованиям нормативной и эксплуатационно-технической документации, или бездействие.

226 952 пожара, в результате которых погибло более 18 тыс. и более 13 тыс. человек были травмированы, а материальные потери составили почти 7 млрд рублей [10, с. 488]. По данным МЧС России, несмотря на постепенное улучшение ситуации, количество пожаров и погибших людей все еще остается высоким. В 2009 году в нашей стране произошло 187 150 пожаров, в которых погибло 13 934 человека, пострадало – 13 155. При этом уровень риска возникновения пожаров в России выше, чем в других экономически развитых странах. Так, в США, где население страны составляет 300 млн человек, в 2009 году при пожарах погибло 4 тыс. человек [11].

Особое значение для понимания рассматриваемой проблемы имеют дорожно-транспортные преступления. Дело в том, что в силу их повседневной распространенности и тяжести последствий они вносят основной вклад в неосторожную преступность. Здесь, кстати, достаточно наглядно проявляется закон перехода количества в качество, когда осознанное систематическое, часто многократное нарушение правил дорожного движения (ПДД) можно отнести к вторичным социальным отклонениям. Девиантное поведение такого рода носит устойчивый характер и причиняет существенный вред общественным отношениям по обеспечению безопасных условий дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Причем число дорожно-транспортных преступлений тесно связано с общим числом дорожно-транспортных происшествий (ДТП), которое, как и тяжесть их последствий, в нашей стране значительно выше, чем на Западе.

Сообщается, что «...пока в России на 100 тыс. жителей за год в ДТП погибает в среднем в четыре раза больше человек по сравнению с ведущими странами Западной Европы и приблизительно в два раза больше по сравнению со странами Центральной Европы и США. По числу погибших в результате ДТП Россия в десять с лишним раз превосходит наиболее безопасные европейские страны и Японию, в пять раз – США, примерно в три раза – страны Центральной Европы» [12]. А. Смолин пишет:

«По статистике смертности на дорогах Россия стабильно занимает одно из первых мест любого скорбного мирового рейтинга. Например, пару лет назад мы входили в тройку антилидеров по данному показателю: 248 погибших на 1 миллион жителей России, лишь немного уступая Малайзии (267) и ЮАР (279). Для сравнения: в США, где автомобилей на душу населения в 4,5 раз больше, чем у нас, показатель смертности в ДТП составляет 147, а в Западной Европе – всего 110 (то есть почти в 2,5 раза меньше)» [13].

Так, за период 1993-2002 гг. в результате ДТП погибло 315 тыс. человек, а с 2001 по 2005 гг. в России погибло свыше 168 тыс. и ранено 1,2 млн человек [10, с. 490, 495]. В 2012 г. количество зарегистрированных ДТП составило 203 597, в них погибло 27 991 и ранено 258 618 человек (прирост к 2011 г. по всем показателям). По вине водителей, находившихся в состоянии опьянения, произошло 12 843 ДТП, в которых погибло 2 103 и ранено 18 679 человек (прирост к 2011 г. по общему числу ДТП и раненым, стабилизация числа погибших). То, что ситуация в сфере безопасности дорожного движения продолжает оставаться достаточно неблагоприятной, подтверждается и общим числом выявленных в 2012 г. административных нарушений правил дорожного движения – 64 960 311 (+ 12,8 % к 2011 г.), основную часть которых совершили водители [14].

Если обратиться к уголовной статистике, то и здесь мы увидим сходную картину, что вполне естественно. Так, в 2004 г. было зарегистрировано 26 465 преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В следующие годы никаких принципиальных изменений к лучшему не произошло, и в 2012 г. их число составило 29 370 преступления [15].

Таким образом, ежегодная суммарная цена неосторожных деяний, совершенных в сфере источников повышенной опасности, в нашей стране включает в себя десятки тысяч человеческих жизней, региональное загрязнение окружающей среды и гибель биогеоценозов, а также многомиллиард-

ный материальный ущерб (основную роль здесь играют преступления, предусмотренные статьями 143, 168, 215-217, 263-271 УК РФ).

При этом особую угрозу представляют лица, злоупотребляющие ПАВ, в частности, на транспорте [16; 17]. Кроме того, наблюдается рост числа происшествий на предприятиях с опасными производствами и иных критически важных и потенциально опасных объектах инфраструктуры России по вине наркозависимых лиц [18, с. 225-233]. Как и при воздействии алкоголя, прием наркотических средств и психотропных веществ нарушает восприятие, обработку информации и выполнение управляющих воздействий оператором. Но, в отличие от алкоголя, потребление гораздо меньших количеств этих ПАВ способно повлечь аналогичные изменения функций организма человека и быстрое возникновение психической и физической зависимости. Кроме того, наркотические средства и психотропные вещества вызывают более разнообразные изменения эмоционального фона человека, что тоже существенно влияет на выполнение им профессиональных обязанностей.

Как указывалось выше, отечественные уголовно-правовые нормы предусматривают ответственность за неосторожные преступления в сфере источников повышенной опасности<sup>\*\*\*</sup>. Кратко ретроспективно рассмотрим отдельные из них для лучшего понимания направлений совершенствования мер противодействия таким деяниям.

Так, часть 1 статьи 216 УК РСФСР предусматривала наказание до одного года исправительных работ, или штраф до трехсот рублей, или увольнение с должности за

нарушение правил безопасности на взрывоопасных предприятиях или во взрывоопасных цехах. Часть 2 указанной нормы устанавливала ответственность в виде лишения свободы сроком до семи лет за те же действия, повлекшие тяжкие последствия.

К недостаткам этой, как и ряда других норм, в частности статьи 85 УК РСФСР (Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта), можно отнести слабую дифференциацию их санкций в зависимости от тяжести причиненного вреда и, соответственно, общественной опасности содеянного.

В то же время статья 211 УК РСФСР в части 1 за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, в случае причинения потерпевшему менее тяжкого или легкого телесного повреждения либо причинения существенного материального ущерба, предусматривала наказание до трех лет лишения свободы, или исправительные работы на срок до двух лет, или штраф до трехсот рублей с лишением права управлять транспортными средствами на срок до двух лет или без такового. Часть 2 данной нормы за те же действия, повлекшие смерть потерпевшего или причинение ему тяжкого телесного повреждения, устанавливала ответственность в виде лишения свободы на срок до десяти лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до пяти лет или без такового. И, наконец, в случае гибели нескольких лиц, санкция части 3 этой статьи предусматривала лишение свободы на срок от трех до пятнадцати лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до пяти лет или без такового.

Рассмотрим теперь аналогичные нормы действующего законодательства. Так, часть 1 статьи 217 УК РФ предусматривает наложение штрафа в размере до восьмидесяти тысяч рублей или заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо ограничение свободы на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью

<sup>\*\*\*</sup> При рассмотрении конкретных норм уголовного права они приводятся по состоянию на 1984 г. (УК РСФСР) и 2012 г. (УК РФ). Отметим, что современное российское законодательство в части материальных последствий неосторожных преступлений (для окружающей среды и имущества) оперирует такими понятиями, как «крупный ущерб», «существенный вред» и «иные тяжкие последствия».

на срок до трех лет или без такового, за нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах или во взрывоопасных цехах, если это могло повлечь смерть человека либо повлекло причинение крупного ущерба. Часть 2 указанной нормы устанавливает ответственность в виде принудительных работ на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового либо лишения свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, за те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека. Часть 3 данной статьи предусматривает наказание в виде принудительных работ на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового либо лишения свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, если содеянное повлекло по неосторожности смерть двух и более лиц.

В санкции части 1 ст. 264 УК РФ за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в случае причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека предусматривается ограничение свободы на срок до трех лет либо принудительные работы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового. Часть 3 указанной нормы устанавливает ответственность в виде принудительных работ на срок до четырех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет, если содеянное повлекло по неос-

торожности смерть человека. Часть 5 этой статьи предусматривает наказание в виде принудительных работ на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет, если содеянное повлекло по неосторожности смерть двух и более лиц.

В приведенных примерах обращает на себя внимание отсутствие единого подхода в соотношении гипотез и санкций при конструировании норм о нарушении правил безопасности в сфере источников повышенной опасности. Это проявляется более наглядно, если сопоставить указанные нормы со статьей 263 (Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена) и иными нормами УК России об ответственности за неосторожные преступления.

В то же время следует отметить более дифференцированный подход современного законодателя к установлению наказания по сравнению с УК РСФСР. Однако в постсоветский период произошла поэтапная декриминализация ряда составов неосторожных преступлений (например, в случае причинения значительного ущерба и легкого вреда здоровью) и был снижен верхний предел санкций за причинение наиболее тяжких последствий.

Формально в зависимости от характера и степени общественной опасности преступлений согласно статье 15 УК РФ они подразделяются на соответствующие категории (небольшой тяжести, средней тяжести, тяжкие и особо тяжкие преступления). Фактически дифференциация осуществляется по виду и размеру наказания, то есть на основе признака уголовной противоправности, определяемого также как юридическое выражение общественной опасности.

Первоначально часть 3 этой нормы предусматривала, что к преступлениям средней тяжести относятся умышленные и неосторожные деяния, наказание за кото-

рые не превышает пяти лет лишения свободы. Соответственно, часть 4 статьи 15 УК РФ относилась к тяжким преступлениям умышленные и неосторожные деяния, наказание за которые не превышало десяти лет лишения свободы.

Непоследовательность законодателя, ставшая уже привычной, привела к ничем не оправданному изменению статьи 15 УК РФ, исключившему неосторожные деяния из категории тяжких преступлений. В редакции Федерального закона от 9 марта 2001 г. № 25-ФЗ часть 3 статьи 15 УК РФ аккумулировала в себе все неосторожные деяния, наказание за которые превышает два года лишения свободы, отнеся их таким образом к категории преступлений средней тяжести.

В новой редакции, предусмотренной Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ, часть 2 статьи 15 УК РФ устанавливает, что умышленные и неосторожные деяния, наказание за совершение которых не превышает трех лет лишения свободы, являются преступлениями небольшой тяжести. Соответственно, часть 3 относит умышленные деяния, наказание за которые не превышает пяти лет лишения свободы, и неосторожные деяния, наказание за которые превышает три года лишения свободы, к преступлениям средней тяжести. Кроме того, часть 6 статьи 15 УК РФ при указанных в законе условиях позволяет суду изменить категорию преступления на менее тяжкую.

Сужение круга неосторожных преступлений, особенно совершаемых пассивным образом (путем бездействия), а также исключение неосторожных преступлений из категории тяжких объясняется либерализацией уголовного законодательства. Это очередная серьезная ошибка законодателя, связанная с игнорированием реальной ситуации в сфере использования источников повышенной опасности и результатов криминологических исследований. Так, хорошо известно, например, что появился достаточно распространенный тип систематического нарушителя требований (правил) безопасности, который можно назвать привычным (наиболее часто он встречается

в виде нарушителей ПДД). Подобное решение еще более непонятно, если учесть мягкость и альтернативность санкций по нормам Особенной части УК России, предусматривающим ответственность за неосторожные преступления. Кроме того, статья 28 (Невиновное причинение вреда) и часть норм Главы 8 (Обстоятельства, исключающие преступность деяния) УК РФ охватывают ряд ситуаций, исключающих привлечение к уголовной ответственности лиц, нарушивших правила и ограничения технической безопасности.

Необходимо учитывать, что общественно опасное неосторожное поведение связано с дефектами внутреннего мира человека, то есть определенными отрицательными характеристиками его сознания и особенностями подсознания. Изучив их взаимодействие, можно понять психологическую доминанту механизма неосторожного преступления. Конечно, говорить здесь об уголовно-правовых аспектах можно только в случае наличия причинно-следственной связи между допущенным нарушением требований безопасности и наступившими неблагоприятными последствиями либо непосредственной угрозой их наступления (в случаях, когда это предусмотрено соответствующими нормами).

Причинение вреда в таких случаях является результатом противоречия между требованиями объективной ситуации, субъективными намерениями и фактическим поведением человека. П.С. Дагель пишет, что личность оказывается здесь несостоятельной перед требованиями ситуации [19, с. 215-216].

У неосторожного преступника, как правило, нет четко выраженного отрицательного отношения к охраняемым уголовным законом общественным отношениям. Тем не менее в процессе социализации таких лиц в «докриминальный» период происходят определенные социально-психологические деформации, и в ряде случаев их можно отнести к предпреступным отклонениям. Независимо от формы вины приоритетными в этом плане компонентами структуры личности у лиц, совершаю-

щих преступления, являются характер и направленность личности.

В.Н. Кудрявцев указывал, что в момент принятия неверного решения в случае неосторожности сказываются нравственные или психологические дефекты, относящиеся как к интеллектуальной, так и к волевой или эмоциональной сфере личности [19, с. 216]. Вследствие доминирования негативной мотивации такое преступное поведение можно назвать дефектно-мотивационным неосторожным отклоняющимся поведением.

В то же время известно, что мотивы и степень отрицательного отношения к охраняемым законом общественным отношениям у неосторожных преступников (впрочем, как и у умышленных) могут существенно отличаться, несмотря на отсутствие побуждений к совершению преступления. В этом смысле уголовное право выстраивает логичную схему изменения степени вины от меньшей к большей: небрежность – легкомыслие – косвенный умысел – прямой умысел. Но в психике человека не всегда реализуется такая ступенчатая схема, и мыслительные процессы в отношении некоторых ситуаций имеют, если можно так выразиться, «полутона».

При этом неосторожные преступления нельзя считать безмотивными, и только выявление мотива позволяет установить отношение лица к наступившим преступным последствиям. Особое внимание должно быть уделено степени общественной опасности обвиняемого, определяющейся тем, насколько неосмотрительность поведения свойственна данной личности. В преступлениях, совершенных по неосторожности, всегда имеют место мотивы нарушения правил поведения или невыполнения определенных действий, которые человек мог и обязан был выполнить [3, с. 344]. Добавим, что социальная ценность технических правил и ограничений в сознании таких лиц снижена, в некоторых случаях – вплоть до отрицания. Мотивы последних сродни хулиганским, они выражаются в грубом нарушении установленного порядка и выражают явное неуважение к обществу. Нельзя также не

отметить широкое распространение корыстно-собственнических мотивов умышленного нарушения правил безопасности в техносфере среди владельцев и руководителей коммерческих организаций, что, в свою очередь, влечет коррумпирование контролирующих органов.

К наиболее важным отрицательным чертам лиц, отклоняющееся поведение которых является предпреступным, и лиц, совершивших неосторожные преступления в сфере использования источников повышенной опасности, можно отнести легкомысленность, самоуверенность, недисциплинированность, неорганизованность и неразвитое чувство ответственности. В ряде случаев отмечается «стремление минимизировать интеллектуальные, волевые и физические усилия в соответствующем виде деятельности (интеллектуальная, эмоциональная и физическая лень)» [20, с. 553].

Как уже отмечалось, нарушители зачастую склонны к умышленному отступлению от требований соответствующих норм и злоупотреблению психоактивными веществами, что повышает степень их вины. Важно также отметить, что в ситуациях, связанных с систематическими грубыми нарушениями правил безопасности, легкомыслие приобретает крайние формы, граничащие с косвенным умыслом, а иногда переходит в него. Конечно, это является следствием очень серьезных социально-психологических дефектов личности правонарушителя и выражением открытого пренебрежения к возможному наступлению общественно опасных последствий. Здесь мы имеем дело в целом со своеобразной жизненной философией агрессивного-эгоистического отрицания интересов общества и других лиц (в частности, это регулярно проявляется в создании такими правонарушителями аварийных ситуаций на дороге с последующим нападением на потерпевших). В таких случаях остро требуется адекватная реакция государства в целом и правоохранительных органов в частности.

В.В. Мальцев в одной из своих последних работ подверг обстоятельному критическому анализу состояние уголовно-

правовой защиты от неосторожных деяний [21, с. 32-40]. Он совершенно справедливо указывает на ее недостаточность, в том числе относительно УК РСФСР, а также на необходимость расширения сферы применения норм, устанавливающих ответственность за поставление в опасность.

Несомненный интерес представляют аналитический обзор и предложения А.С. Курманова о совершенствовании законодательства об уголовных и административных правонарушениях с целью усиления охраны труда и профилактики производственного травматизма [9, с. 29-35].

Таким образом, представляется очевидным, что как отнесение всей рассматриваемой группы неосторожных деяний к преступлениям средней тяжести, так и санкции за их совершение не соответствуют общественной опасности содеянного. Это объясняется распространенностью и тяжестью последствий целого ряда подобных преступлений (гибель двух и более лиц, особо тяжкие последствия для окружающей среды и особо крупный материальный ущерб). Полагаем, что такие деяния, если они совершены при грубом легкомыслии, зачастую систематическом и очень тесно граничащим с косвенным умыслом, должны быть отнесены к категории тяжких преступлений, и за них должно быть предусмотрено более строгое наказание.

Следовательно, сохраняя нынешнюю редакцию части 2 статьи 15 УК РФ о преступлениях небольшой тяжести, необходимо сформулировать в ее части 3 положение о признании неосторожных деяний, за совершение которых максимальное наказание не превышает десяти лет лишения свободы, преступлениями средней тяжести. Соответственно в части 4 статьи 15 УК РФ следует установить, что неосторожные деяния, за совершение которых предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок свыше десяти лет лишения свободы, признаются тяжкими преступлениями.

Статьи Особенной части УК России о преступлениях в техносфере необходимо дополнить нормами об ответственности за грубые умышленные нарушения правил безопасности, повлекшие по неосторож-

ности особо тяжкие последствия, предусмотрев за их совершение санкции от десяти до пятнадцати лет лишения свободы.

Кроме того, совершение преступления в состоянии опьянения должно рассматриваться в качестве обстоятельства, отягчающего наказание, для чего необходимо дополнить часть 1 статьи 63 УК РФ соответствующей нормой по аналогии с пунктом 10 статьи 39 УК РСФСР.

Полагаем, что вполне оправданна существующая тенденция к усилению ответственности за нарушения ПДД, предусмотренные Главой 12 Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ)\*\*\*\*. Поэтому вследствие их распространенности как предпреступных социальных отклонений необходимо на основе анализа нарушений правил безопасности в технических системах установить систему ответственности, основанную на общей логике, с жесткими наказаниями за грубые проступки. Такая система должна охватывать нормы, содержащиеся в главах 9 (Административные правонарушения в промышленности, строительстве и энергетике), 11 (Административные правонарушения на транспорте) и вышеуказанной Главе 12 (Административные правонарушения в области дорожного движения) КоАП РФ.

Строго говоря, система административных и уголовных наказаний, в том числе и за неосторожные правонарушения, должна быть стройной и логичной, чего, к сожалению, пока не наблюдается. Это является одной из причин недостаточной эффективности существующих правовых норм. Поэтому необходимо, в частности, предусмотреть максимально строгую административную и гражданско-правовую ответственность лиц, которые повторно умышленно нарушают правила технической безопасности. Следует также установить уголовную ответственность за систематическое грубое умышленное наруше-

\*\*\*\* Представляется, что штрафы в размере 100-300 рублей мало способны повлиять на ситуацию с нарушениями ПДД, их превентивный потенциал крайне слаб.

ние соответствующих норм и ограничений ввиду общественной опасности такого поведения. Представляется, что такие деяния должны быть отнесены к категории преступлений небольшой тяжести. Необходимо реально работающий в строго определенных случаях институт конфискации автотранспортных средств и других источников повышенной опасности, принадлежащих злостным правонарушителям.

Кроме того, безусловно, с целью реализации принципа социальной справедливости в широком понимании и более узко – правовых принципов ответственности, а также общего и частного предупреждения, необходимо стремиться к неотвратимости и справедливости административных и уголовных наказаний. Следует выявлять и правильно квалифицировать деяния, внешне схожие с неосторожными, но совершенные с косвенным умыслом.

Хорошо известны польза и эффективность, особенно в долгосрочной перспективе, мероприятий по воспитанию и пропаганде соблюдения норм безопасной эксплуатации технических систем. Но для этого нужна не «хроника происшествий и преступлений», а планомерная повседневная целенаправленная работа, учитывающая психологию аудитории по схеме «от простого – к сложному», как составляющая непрерывной деятельности по социализации личности на всех этапах ее развития. Привитие таких качеств, как серьезность, разумная осторожность, дисциплинированность, организованность и ответственность, представляется весьма полезным не только для работы человека в сфере источников повышенной опасности.

Требуется серьезно повысить техническую культуру (особенно в рамках качественного профессионального обучения) как составную часть подъема общей культуры широких масс. Важное место в такой работе должно занимать воздействие на мотивацию как наиболее профессионально значимое качество. В то же время необходимо установить правовой барьер для использования источников повышенной опасности лицами, имеющими устойчивые

психологические дефекты, препятствующие соблюдению ими норм безопасности.

Кроме того, с целью предупреждения неосторожных деяний крайне важно правовыми, организационными и экономическими способами обеспечить использование последних достижений эргономики и инженерной психологии при совершенствовании существующей и создании новой техники. Государственным органам необходимо добиваться безусловного обеспечения безопасных условий использования источников повышенной опасности всеми собственниками, включая вопросы качественного поддержания технической годности и своевременной модернизации объектов техносферы. Важную роль здесь играет правильное регулирование государственной стандартизации, от чего мы, к великому сожалению, уверенно удаляемся.

Хорошо известно, что в нашей стране сохраняется высокий уровень злоупотребления ПАВ и, соответственно, их пагубное влияние на здоровье населения, а также сохраняется значение как фактора риска чрезвычайных происшествий в сфере использования источников повышенной опасности. В связи с этим чрезвычайно важно реализовать систему мер, направленных на неуклонное снижение потребления ПАВ.

В заключение отметим, что существует потребность в целенаправленном, масштабном и комплексном криминологическом и уголовно-правовом исследовании проблемы неосторожной преступности как социального явления в целом и ее особенностей в аспектах техносферы и неосторожного сопричинения в частности\*\*\*\*. Кроме того, это необходимо для устранения определенной путаницы в отнесении некоторых преступлений к умышленным, неосторожным и к преступлениям с так называемой двойной формой вины.

1. Бойко А.И. Преступное бездействие. СПб., 2003. 320 с.

\*\*\*\* Отдельного рассмотрения заслуживает важная проблема неосторожной вины (и ответственности) владельцев домашних собак за причинение последними вреда иным лицам.

2. Кузнецова Н.Ф. Значение общественной опасности деяний для их криминализации и декриминализации // Государство и право. 2010. № 6. С. 67-75.
3. Еникеев М.И. Основы общей и юридической психологии. М., 1996. 632 с.
4. Человеческий фактор / под ред. Г. Салвенди: в 6 т. М., 1991.
5. Карпец И.И. Современные проблемы уголовного права и криминологии. М., 1976. 224 с.
6. Гринберг М.С. Случайные (вероятностные) процессы и уголовное право // Советское государство и право. 1986. № 1. С. 129-133.
7. Кучер Г.И. Человек за рулем. М., 1980. 144 с.
8. Большая энциклопедия транспорта. Т. 2. Авиационный транспорт / гл. ред. тома А.Г. Братухин, зам. гл. ред. Л.А. Гильберг. М., 1995. 400 с.
9. Курманов А.С. Пути совершенствования уголовно-правовой нормы, направленной на охрану права на безопасные условия труда // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2011. № 4 (18). С. 29-35.
10. Криминология / под ред. Г.Л. Касторского. СПб., 2007. 544 с.
11. Пожарная безопасность в Российской Федерации. URL: <http://federalbook.ru/news/analytics/10.09.2010-2.html> (дата обращения: 26 мая 2013 г.).
12. Случайные закономерности. РБК Daily. 20 сентября 2011 г. URL: [http://pda.rbcdaily.ru/2011/09/20/cnews/562949981524422\\_news.shtml](http://pda.rbcdaily.ru/2011/09/20/cnews/562949981524422_news.shtml) (дата обращения: 17 дек. 2012 г.).
13. Смолин А. Легализация словесного дорожного движения. РАПСИ. 16.11.2012. URL: [http://rapsinews.ru/legislation\\_publication/20121116/265378458.html](http://rapsinews.ru/legislation_publication/20121116/265378458.html) (дата обращения: 17 дек. 2012 г.).
14. ГИБДД МВД России: Официальный сайт. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 10 дек. 2012 г.).
15. МВД России: Официальный сайт. URL: <http://www.mvd.ru/presscenter/statistics/reports/> (дата обращения: 10 дек. 2012 г.).
16. Демчук С.Д. Безопасность полетов в гражданской авиации и проблема злоупотребления спиртными напитками, наркотическими средствами и психотропными веществами. Ленинградская обл., 2010. 108 с.
17. Алкоголь и вождение. AVTOVODILA.RU. URL: [http://www.avtovodila.ru/index.php?menu=nugno\\_znat&art=psih\\_alkogol](http://www.avtovodila.ru/index.php?menu=nugno_znat&art=psih_alkogol) (дата обращения: 30 мая 2013 г.).
18. Каймак Е.В. Угрозы наркотизма на критически важных и потенциально опасных объектах инфраструктуры России // Биосфера. 2012. Т. 4. № 2. С. 225-233.
19. Кудрявцев В.Н. Правовое поведение: норма и патология. М., 1982. 288 с.
20. Криминология / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, В.В. Лунеева. М., 2005. 640 с.
21. Мальцев В.В. Неосторожные преступления: критерии общественной опасности и их отражение в УК РФ // Государство и право. 2012. № 3. С. 88-90.