

Тарасов Сергей Владимирович

**ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЯ "ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ" В
ДЕЙСТВУЮЩЕМ УГОЛОВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

В статье рассматривается один из актуальных вопросов, касающихся преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а именно вопрос определения понятия "транспортные преступления". Автор анализирует имеющиеся в научной литературе дефиниции указанного термина, аргументы "за" и "против" его использования, а также исследует общественные отношения, составляющие объект транспортных преступлений, и на основании всего этого формулирует развернутое определение понятия "транспортные преступления".

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/9-1/45.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2014. № 9 (47): в 2-х ч. Ч. I. С. 170-175. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/9-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

8. **Kittipong K.** The Restorative Justice Process: New Choice for Thai Justice. Bangkok: Research Support Printing, 2002. 189 p.
9. **Magdalena S., Then B. van, Gudrun D. G., Christine Ch.** Universal and Regional Human Rights Protection Cases and Commentaries. Costa Rica: University of Peace, 2004. 610 p.
10. **Shaun D. P.** Medical Law and Ethics. London: Sweet & Maxwell, 2009. 618 p.
11. **Sumalee W.** Law of Tort, Management of Affairs without Mandate and Undue Enrichment. Bangkok: Ramkhamhaeng University Press, 2005. 424 p.
12. **Surasak L.** Criminal Procedure. Bangkok: Winyuchon Printing, 2010. 420 p.
13. **The Administrative Court of Thailand. Liability of Government in Tort.** Bangkok: Thammasart Press, 2009. 166 p.
14. **Yut S.** Thai Criminal Code, Episode 2-3. Bangkok: Thammasart University Press, 2010. 410 p.

ROLE OF COMMUNITY ACCUSER IN REDUCTION OF NUMBER OF CONFLICT SITUATIONS IN SPHERE OF PUBLIC HEALTH IN THAILAND

Tamisanont Choocheewan
Saint Petersburg State University
paitamisanont@hotmail.com

In the article the analysis of the prerequisites of disputable issues emergence between a doctor and a patient and a strategy for the reduction of the number of statements of claims against doctors is given. The author makes three suggestions for jurisdiction in cases when a doctor is brought to trial: the development of the role of the community accuser of the peace in the sphere of medicine; the support of the professional community accuser, who has medicine expertise; the opportunity of medical court creation in the near future, which would be an ideal solution of the situation.

Key words and phrases: public health; human rights; community accuser; medical court; monitoring; judicial system of Thailand.

УДК 343.35:343.232

Юридические науки

В статье рассматривается один из актуальных вопросов, касающихся преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а именно вопрос определения понятия «транспортные преступления». Автор анализирует имеющиеся в научной литературе дефиниции указанного термина, аргументы «за» и «против» его использования, а также исследует общественные отношения, составляющие объект транспортных преступлений, и на основании всего этого формулирует развернутое определение понятия «транспортные преступления».

Ключевые слова и фразы: транспортные преступления; объект преступления; безопасность; общественная безопасность; безопасность движения и эксплуатации транспортных средств; транспортная безопасность.

Тарасов Сергей Владимирович

Елецкий государственный университет имени И. А. Бунина
tarasov_sv_88@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЯ «ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ» В ДЕЙСТВУЮЩЕМ УГОЛОВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ[©]

Как отмечается в литературе, понятие «транспортные преступления» до настоящего времени еще не получило четкого и признаваемого всеми учеными определения в теории российского уголовного права. Вопрос построения четкой дефиниции рассматриваемой категории преступлений все еще является дискуссионным в современной юридической науке. Во многом это определяется сравнительно молодым «возрастом» института уголовной ответственности за транспортные преступления, а также тем, что на достаточно высоком теоретическом уровне понятие «транспортное преступление» стало рассматриваться лишь во второй половине XX века. Другой причиной наличия такой дискуссии, а также аргументом в пользу исследования проблемы определения понятия транспортного преступления является отсутствие такого определения в действующем уголовном законодательстве.

Кроме того, наличие проблемы определения понятия «транспортные преступления» обусловлено еще и тем, что достаточно продолжительное время довольно большое число ученых, как отмечается в литературе, было занято исследованиями отдельных разновидностей транспортных преступлений, а не феномена транспортных преступлений в целом. Соответственно, в используемой указанными учеными терминологии мы можем встретить только лишь детально разработанные дефиниции отдельных видов преступных посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспорта («преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта», «автотранспортные преступления», «дорожно-транспортные преступления», «водно-транспортные преступления», «воздушно-транспортные преступления» и т.д.), но не встретим ни одной попытки сформулировать обобщенное определение данной

категории преступлений. Однако справедливости ради стоит сказать, что в указанных выше определениях учеными все же был выделен ряд значимых признаков, присущих всем транспортным преступлениям (общественная опасность, посягательство на безопасное функционирование транспортных средств, наступление в результате деяния общественно опасных последствий), которые были впоследствии использованы другими авторами при построении дефиниции транспортных преступлений.

Впрочем, практически одновременно с исследованиями сущности отдельных разновидностей транспортных преступлений предпринимались и попытки построения общего определения категории «транспортные преступления». Как отмечается в литературе, проблема формулирования общего понятия «транспортные преступления», а также вопрос об объединении в целостную систему всех норм о транспортных преступлениях впервые прозвучали в работах Н. С. Алексеева. В соответствии со сформулированным Н. С. Алексеевым определением под транспортным преступлением следовало понимать «такое общественно опасное действие или бездействие, которое непосредственно посягает на правильную, отвечающую интересам... государства работу транспорта» [1, с. 13]. В последующем данное определение неоднократно подвергалось критике в науке уголовного права. К примеру, по мнению А. И. Коробеева, данное определение, во-первых, не содержит в себе «всех наиболее устойчивых и характерных признаков транспортных преступлений, акцентируя внимание лишь на отдельных из них», а во-вторых, «страдает чрезмерной широтой (посягательство на правильную работу транспорта не всегда сопряжено с угрозой безопасности его функционирования)» [5, с. 56]. Соглашаясь с точкой зрения А. И. Коробеева по поводу приведенного выше определения транспортного преступления, от себя добавим, что оно является не слишком точным еще и потому, что не содержит в себе указания на причинение либо угрозу причинения определенных тяжких последствий в результате совершения транспортного преступления. Отсюда следует вывод, что на основании этого определения невозможно провести четкую границу между транспортными преступлениями, с одной стороны, и административными правонарушениями на транспорте – с другой.

Попытку восхождения от единичного к общему при построении определения транспортных преступлений предпринимал в свое время и Б. А. Куринов. В своей работе, посвященной проблемам квалификации и установления ответственности за транспортные преступления, он высказал точку зрения, что «к транспортным преступлениям должны быть отнесены такие общественно опасные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта» [7, с. 11-12]. Однако данное определение, как и рассмотренное выше, также не лишено недостатков. Во-первых, оно слишком узко трактует транспортные преступления, сводя их лишь к посягательствам на безопасность движения, но не на безопасность эксплуатации транспорта. Во-вторых, если придерживаться дефиниции механических транспортных средств, данной в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) [20], то получается, что в соответствии с приведенным выше определением Б. А. Куринова за рамками системы транспортных преступлений остаются деяния, посягающие на безопасность, к примеру, водного, железнодорожного, воздушного, трубопроводного транспорта. И наконец, еще одним недостатком рассматриваемого определения транспортных преступлений, как и в случае с определением Н. С. Алексеева, является отсутствие в нем указания на возможность причинения либо создания угрозы причинения в результате совершения транспортного преступления определенных вредных последствий, предусмотренных в соответствующих уголовно-правовых нормах.

Еще одно определение транспортных преступлений мы можем обнаружить у В. И. Касынюка. Согласно этому определению, транспортными преступлениями признаются «предусмотренные уголовным законом общественно опасные, виновные деяния (действие или бездействие), посягающие на безопасную работу транспорта в сфере его движения и эксплуатации» [4, с. 2-4]. На наш взгляд, из всех приведенных до настоящего момента определений транспортных преступлений определение В. И. Касынюка наиболее близко к современному пониманию сущности рассматриваемой системы преступлений, и в нем верно отражены все необходимые признаки рассматриваемой категории преступлений. Единственным недостатком данного определения стоит признать лишь отсутствие в нем указания на способность транспортных преступлений повлечь за собой негативные последствия, предусмотренные уголовным законом.

Конечно, в доктрине уголовного права встречаются и иные определения категории «транспортные преступления». Некоторые из них содержат в себе указание на конкретные виды транспорта, посягательства на безопасность движения и эксплуатации которых можно считать транспортными преступлениями, чем неоправданно сужают круг деяний, которые могут быть признаны транспортными преступлениями [19, с. 310]. Другие являются более развернутыми и содержат в себе указание на форму вины [13, с. 492], на конкретные последствия, которые могут наступить в результате совершения транспортного преступления [17, с. 635]. Часть определений, как и ранее рассмотренные, не содержат в себе указания на возможность наступления или возникновения угрозы наступления в результате совершения транспортных преступлений определенных вредных последствий [18, с. 332].

Однако из всего многообразия определений категории «транспортные преступления», данных в то или иное время в юридической литературе, на наш взгляд, наибольшего внимания заслуживают определения, приведенные в работах А. И. Чучаева, А. И. Коробеева и И. М. Тяжковой.

А. И. Чучаев определял транспортное преступление как «виновное противоправное деяние, посягающее на безопасность движения или эксплуатации транспорта, и причинившее или способное причинить предусмотренные уголовно-правовыми нормами общественно опасные последствия» [21, с. 224]. Примерно такое же определение с некоторыми уточнениями и дополнениями позже приводит в своих работах и А. И. Коробеев. Согласно его трактовке, транспортные преступления «в самой общей форме можно определить как предусмотренные уголовным законом и совершаемые виновно общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие

на общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств и повлекшие наступление вредных последствий либо создавшие угрозу их наступления» [5, с. 81].

Несколько иначе выглядит определение транспортных преступлений, сформулированное И. М. Тяжковой. Для начала следует сказать, что она ставит под сомнение саму целесообразность использования термина «транспортные преступления» для обозначения преступных посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспорта [15, с. 77]. Аналогичная точка зрения в свое время была высказана и Н. С. Алексеевым [1, с. 13]. При этом отказ от использования рассматриваемого термина сторонники обозначенной выше точки зрения объясняют тем, что понятие «транспортное преступление» «как бы презюмирует наличие некоего преступного компонента, присущего транспорту в процессе его функционирования» [15, с. 77]. Кроме того, в литературе также можно встретить утверждение о том, что термин «транспортные преступления» не в полной мере отражает специфику рассматриваемой группы преступлений и позволяет относить к этой группе любые деяния, так или иначе связанные с транспортными средствами, но посягающие на другие виды общественных отношений. В качестве замены понятия «транспортные преступления» в этом случае предлагают использовать, например, такие выражения, как «преступления, нарушающие правильную работу транспорта», «преступления, нарушающие нормальную деятельность транспорта» и т.п.

На наш взгляд, все высказываемые опасения относительно использования термина «транспортные преступления» абсолютно беспочвенны. По справедливому замечанию Б. А. Куринова и А. И. Коробеева, точно таким же образом можно поставить под сомнение правомерность использования в уголовно-правовой науке и законодательстве понятий «экономические», «экологические», «компьютерные» преступления [5, с. 56; 7, с. 8]. Кроме того, большая часть выражений, которые предлагается использовать в качестве эквивалента рассматриваемому термину, не содержит в себе всех необходимых признаков, присущих транспортным преступлениям. Доказательством беспочвенности данной позиции может служить еще и то, что в уголовных кодексах многих зарубежных государств главы, содержащие составы преступлений против безопасности функционирования транспорта, имеют наименование «транспортные преступления» (например, УК Казахстана, Грузии, Молдовы и т.д.). Наконец, целому ряду ученых при замене понятия «транспортные преступления» каким-либо эквивалентом зачастую не удается избежать тавтологии в формулируемых ими определениях, когда используемое ими понятие определяется само через себя. Подобная ситуация возникает и у И. М. Тяжковой. Она предлагает использовать в качестве замены термина «транспортные преступления» словосочетание «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств». Под такими преступлениями она понимает «предусмотренные Уголовным кодексом общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на безопасное функционирование транспорта, в результате чего наступают указанные в законе последствия» [15, с. 81]. Отсюда видно, что в данном определении определяемое понятие («преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств») и определяющее его словосочетание («общественно опасные деяния, посягающие на безопасное функционирование транспорта») практически идентичны.

Впрочем, несмотря на то, что Тяжкова считает термин «транспортные преступления» не совсем удачным, она в то же время выступает за сохранение этого термина в теории уголовного права «как более компактного» [Там же, с. 77].

Если сравнить определения транспортных преступлений, сформулированные А. И. Чучаевым, А. И. Коробеевым, и понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, данное в своей работе И. М. Тяжковой, то можно сделать вывод, что в целом данные определения практически идентичны по своему характеру и отражают весь ряд необходимых и существенных признаков транспортных преступлений. Единственное различие данных дефиниций в том, что в свое определение Тяжкова считает излишним вводить такие признаки, как вина и противоправность. Она аргументирует это тем, что в статьях Особенной части УК РФ «вина презюмируется», а указание на признак противоправности деяния фактически уже содержит в себе словосочетание «предусмотренные Уголовным кодексом» [Там же, с. 81]. На наш взгляд, в рассмотренной позиции есть доля правды. Но мы не считаем, что включение рассмотренных выше признаков транспортных преступлений в текст их определения является ошибочным, поскольку эти признаки отражены в общем понятии преступления, предусмотренном статьей 14 УК РФ [20]. Отсюда вопрос включения или невключения их в определение транспортных преступлений не столь принципиален и касается, скорее, удобства использования того или иного определения.

Однако, на наш взгляд, для формулировки определения понятия «транспортные преступления» мало сравнить дефиниции этого термина, имеющиеся в литературе. Для построения более правильного определения рассматриваемого термина необходимо также рассмотреть сущность объекта транспортных преступлений, поскольку именно он, как уже неоднократно было доказано в уголовно-правовой науке, является тем критерием, на основании которого транспортные преступления выделяются из всей совокупности преступлений и объединяются в целостную систему.

Объект преступления в теории уголовного права определяется как охраняемые уголовным законом общественные отношения, которым преступным посягательством причиняется вред либо создается реальная угроза его причинения [16, с. 99].

Исходя из этого, объект транспортного преступления можно определить как охраняемые уголовным законом общественные отношения, складывающиеся в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации любого вида транспорта, которым в результате совершения транспортного преступления причиняется вред либо создается угроза его причинения. Примерно такие же определения объекта транспортного преступления в основном даются и в доктрине уголовного права.

Говоря об общественных отношениях, составляющих объект транспортных преступлений, необходимо определиться с тем, что следует понимать под безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств. Начать следует с определения общего понятия безопасности. К сожалению, современное российское законодательство (в частности, Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ «О безопасности» [9]) не содержит общего понятия безопасности. В законодательстве определяются лишь конкретные виды безопасности – национальная безопасность, пожарная безопасность, транспортная безопасность и т.д. Однако в ранее действовавшем Законе Российской Федерации от 5 марта 1992 года № 2446-1 «О безопасности» безопасность определялась как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз [8]. По нашему мнению, нет никаких препятствий к использованию данного определения безопасности и в настоящее время, поскольку большинство понятий конкретных видов безопасности строятся на основе этого определения. Более того, сходные определения безопасности можно встретить и уголовно-правовой доктрине.

Отталкиваясь от этого определения, общественную безопасность (родовой объект транспортных преступлений) можно определить как совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасные условия жизни каждого члена общества, состояние общественного спокойствия, общественный порядок, нормальное функционирование социальных институтов, безопасность личных, общественных или государственных интересов при производстве различного рода работ и в процессе обращения с общепасными предметами [14].

Похожие определения общественной безопасности встречаются и в литературе по проблемам борьбы с транспортными преступлениями. А. И. Чучаев определял общественную безопасность как «состояние... общественных отношений, предупреждающее угрозу причинения им вреда и обеспечивающее тем самым нормальное их функционирование» [21, с. 241]. А. С. Кузьмина определяет общественную безопасность как «совокупность общественных отношений, которые обеспечивают такие условия жизни людей, при которых исключается причинение им физического, морального или имущественного вреда» [6, с. 11-12]. В. С. Комиссаров понимает под общественной безопасностью «состояние защищенности безопасных условий функционирования общества и общественного порядка, здоровья населения и общественной нравственности, экологической безопасности, безопасности функционирования транспортных средств и безопасности компьютерной информации» [12, с. 353-354].

Можно привести еще множество разновидностей определений общественной безопасности, встречающихся в доктрине уголовного права. Однако, несмотря на различия в формулировке этих определений, все они сходятся в том, что общественная безопасность – это такое состояние защищенности возникающих в различных сферах жизнедеятельности общественных отношений от различного вида угроз, способных причинить определенные вредные последствия, которое обеспечивает нормальное функционирование и развитие всех существующих в обществе институтов, необходимое для прогрессивного развития всего общества в целом.

Для определения категории «безопасность движения и эксплуатации транспортных средств» нам также необходимо сказать несколько слов и о значении таких терминов, как движение и эксплуатация транспортных средств.

В философии под движением понимают способ существования материи, ее неотъемлемое свойство, непрерывный процесс изменения и развития материального мира [3]. Это понятие движения в широком смысле. Движение в узком смысле означает «перемещение кого-либо или чего-либо в пространстве» [Там же], «изменение положения тела или его частей относительно какой-либо точки отсчета» [11, с. 253]. Именно во втором, узком смысле, мы и будем использовать понятие движения.

Что касается термина «эксплуатация», то в литературе, как правило, она определяется как «систематическое использование средств производства, природных богатств, транспорта, помещений и т.п.» [3], «использование чего-либо для получения выгоды, наживы, дохода, прироста» и т.д. [2, с. 664] Исходя из этих определений, под эксплуатацией мы будем понимать процесс производительного или личного использования какой-либо вещи в соответствии с ее назначением путем извлечения внутренне присущих ей полезных свойств в целях удовлетворения различных потребностей субъекта, а также неразрывно связанный с этим процесс поддержания должного (в том числе работоспособного) состояния непотребляемой вещи, необходимый для дальнейшего извлечения ее полезных свойств в указанных выше целях.

Исходя из этих определений, под движением транспортных средств мы будем понимать организованный в соответствии с определенными правилами процесс перемещения в пространстве людей, а также различных предметов материального мира, осуществляемый с помощью таких транспортных средств. В свою очередь, эксплуатацией транспортных средств мы будем именовать процесс производительного или личного использования внутренне присущих транспортным средствам свойств в целях удовлетворения потребностей личности, общества, государства в перемещении людей и предметов материального мира в пространстве, а также иных потребностей указанных субъектов. Также в понятие эксплуатации транспортных средств необходимо включать и процесс поддержания работоспособного состояния самих транспортных средств, а также всей транспортной инфраструктуры, необходимый для дальнейшего использования полезных свойств транспорта в целях удовлетворения различных потребностей указанных выше субъектов.

Как видно из этих определений, понятия «движение» и «эксплуатация транспортных средств» неразрывно связаны между собой. Движение транспортных средств выступает частью процесса использования полезных свойств этих транспортных средств. Поэтому движение и эксплуатацию транспортных средств можно определить как единый процесс использования полезных свойств транспорта для удовлетворения потребностей в перемещении людей и предметов материального мира в пространстве и иных потребностей

различных субъектов, а также процесс поддержания работоспособного состояния транспорта и связанных с его движением систем для обеспечения удовлетворения указанных потребностей в будущем.

Определившись с термином «движение и эксплуатация транспортных средств», можно перейти к формулировке понятия безопасности движения и эксплуатации транспорта как объекта транспортных преступлений.

В литературе, посвященной проблемам борьбы с транспортными преступлениями, мы можем встретить достаточно большое количество вариантов определения объекта транспортного преступления.

Так, Н. Г. Кадников определяет безопасность движения и эксплуатации как «состояние защищенности процесса движения и эксплуатации различных видов транспорта, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий» [16, с. 640]. А. И. Коробеев считает безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств «совокупность охраняемых уголовным законом общественных отношений, обеспечивающих защиту интересов безаварийного функционирования транспортных средств, жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной среды» [5, с. 69].

Основываясь на всем вышеизложенном, мы можем сделать вывод, что безопасность движения и эксплуатации транспортных средств представляет собой состояние защищенности интересов личности, общества, государства от угроз, которые могут возникнуть в процессе использования полезных свойств транспорта для удовлетворения потребностей в перемещении людей и предметов материального мира в пространстве и иных потребностей различных субъектов, а также в процессе поддержания работоспособного состояния транспорта и связанных с его движением систем для обеспечения удовлетворения указанных потребностей в будущем. При этом под состоянием защищенности интересов личности, общества, государства от угроз в данном случае следует понимать отсутствие указанных в уголовно-правовых нормах об ответственности за транспортные преступления вредных последствий.

Говоря о безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, необходимо указать, что данное понятие не следует смешивать с понятием «транспортная безопасность», имеющимся в действующем законодательстве, а именно в Федеральном законе от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [10]. В соответствии с данным законом, под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства [Там же]. То есть в данном понятии речь идет не о состоянии защищенности личности, общества, государства от угроз, возникающих в процессе функционирования транспорта, а о состоянии защищенности самого транспорта и транспортной инфраструктуры от каких-либо угроз извне. Понимаемая в таком значении транспортная безопасность видовым объектом транспортных преступлений быть не может, хотя в то же время является непосредственным объектом деяния, предусмотренного статьей 263.1 УК РФ.

Таким образом, объект транспортных преступлений можно определить как совокупность общественных отношений, складывающихся в сфере обеспечения состояния защищенности интересов личности, общества, государства от различных видов угроз, которые могут возникнуть в процессе использования полезных свойств транспорта для удовлетворения потребностей в перемещении людей и предметов материального мира в пространстве и иных потребностей различных субъектов, а также в процессе поддержания работоспособного состояния транспорта и связанных с его движением систем для обеспечения удовлетворения указанных потребностей в будущем.

На основании рассмотренных вариантов определения понятия «транспортные преступления» и характеристики объекта рассматриваемых преступлений мы можем сформулировать развернутое определение транспортных преступлений. Итак, транспортные преступления – это:

1) предусмотренные Уголовным кодексом и совершенные виновно общественно опасные деяния в форме действия или бездействия,

2) посягающие на общественные отношения, обеспечивающие состояние защищенности интересов личности, общества, государства от угроз, которые могут возникнуть в процессе использования полезных свойств транспорта для удовлетворения потребностей в перемещении людей и предметов материального мира в пространстве и иных потребностей различных субъектов, а также в процессе поддержания работоспособного состояния транспорта и связанных с его движением систем для обеспечения удовлетворения указанных потребностей в будущем,

3) в результате совершения которых причиняются либо создается угроза причинения указанных в соответствующих статьях Уголовного кодекса вредных последствий.

В качестве более краткого определения транспортных преступлений можно использовать следующее: транспортные преступления – это предусмотренные Уголовным кодексом Российской Федерации виновно совершенные общественно опасные деяния в форме действия или бездействия, посягающие на общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в результате совершения которых причиняются вредные последствия, предусмотренные соответствующими статьями Уголовного кодекса, либо создается угроза их причинения.

Список литературы

1. **Алексеев Н. С.** Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Ленинград: Изд-во Ленингр. ун-та, 1957. 147 с.
2. **Даль В. И.** Толковый словарь живого великорусского языка: в 4-х т. М.: Рус. яз.; Медиа, 2003. Т. 4. 688 с.
3. **Ефремова Т. Ф.** Новый словарь русского языка. Толково-словообразовательный [Электронный ресурс]. URL: <http://tolkslovar.ru/d641.html> (дата обращения: 10.05.2014).
4. **Касынюк В. И.** Уголовная ответственность за транспортные преступления. Харьков: Высшая школа, 1977. 34 с.

5. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. 406 с.
6. Кузьмина А. С. Борьба с автотранспортными преступлениями. Омск, 1981. 106 с.
7. Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М.: Юридическая литература, 1976. 208 с.
8. О безопасности [Электронный ресурс]: Закон Российской Федерации от 05 марта 1992 г. № 2446-1 (ред. от 26.06.2008). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. О безопасности: Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ (ред. от 28.12.2010) // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 2011. № 1. Ст. 2.
10. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 03.02.2014) // СЗРФ. 2007. № 7. Ст. 837.
11. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. М.: ИТИ Технологии, 2003. 944 с.
12. Российское уголовное право. Особенная часть: учебник для вузов / под ред. В. С. Комиссарова. СПб.: Питер, 2008. 720 с.
13. Сверчков В. В. Уголовное право. Общая и особенная части: учеб. пособие. М.: Юрайт, 2011. 595 с.
14. Словарь-справочник уголовного права [Электронный ресурс]. URL: http://criminal_law.academic.ru/1675 (дата обращения: 01.05.2014).
15. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. 278 с.
16. Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. Н. Г. Кадникова. М.: Книжный мир, 2007. 827 с.
17. Уголовное право. Общая и Особенная части: учебник / под ред. М. П. Журавлева, С. И. Никулина. М.: Норма, 2008. 816 с.
18. Уголовное право России. Особенная часть: учебник / под ред. В. Б. Здравомыслова. М.: Юрист, 2001. 552 с.
19. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учебник / под ред. А. И. Рарога. М.: Институт международного права и экономики; Триада, Лтд, 1996. 480 с.
20. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 05.05.2014) // СЗРФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
21. Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дисс. ... д.ю.н. М., 1990. 511 с.

**PROBLEMS OF DEFINING THE NOTION “TRANSPORT CRIMES”
IN CURRENT CRIMINAL LEGISLATION OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Tarasov Sergei Vladimirovich
Yelets State Bunin University
tarasov_sv_88@mail.ru

In the article one of the topical issues concerning crimes against safety of traffic and vehicles operation, namely the issue of defining the notion “transport crimes”, is considered. The author analyzes the definitions of this term, arguments for and against its use available in scientific literature, studies social relations, which are an object of transport crimes and on the basis of all these facts formulates the detailed definition of the notion “transport crimes”.

Key words and phrases: transport crimes; target of crime; safety; public safety; safety of traffic and vehicles operation; transport safety.

УДК 94(47).084.3

Исторические науки и археология

В статье рассматривается хозяйственно-экономическая деятельность местного самоуправления в условиях экономической ситуации 1917 г. в Пермской губернии. Временное правительство сделало ставку на местах именно на органы местного самоуправления, что дало им широкие перспективы. Однако для реализации своих идей гласным земства и городских дум в первую очередь необходимо было решить финансовые проблемы. В современной историографии этот вопрос нашёл слабое отражение.

Ключевые слова и фразы: местное самоуправление; революция; финансы; экономический кризис; земство; городские думы; локальная история; Пермская губерния.

Тетерин Вадим Игоревич

Пермская государственная сельскохозяйственная академия имени академика Д. Н. Прянишникова
teterinvi@gmail.com

**МЕСТНОЕ САМОУПРАВЛЕНИЕ В УСЛОВИЯХ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА 1917 Г.
(НА МАТЕРИАЛАХ ПЕРМСКОЙ ГУБЕРНИИ)[©]**

Одной из важнейших задач, которую городскому и земскому самоуправлению необходимо было решить в первые дни февральской революции, стала организация постоянного контроля за ведением хозяйства. Несмотря на то, что этот вопрос играл высокую роль в деятельности земств и городских дум в 1917 г., исследователи мало уделяли внимания этой проблеме. В советское время научные исследования были