

Тарасов Сергей Владимирович

ВОЗМОЖНОСТЬ И ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В статье рассматривается вопрос о природе альтернативных лишению свободы видов наказаний: их сущность, свойственные им достоинства и недостатки. Анализируется соответствующий опыт их применения в мировой практике за совершение транспортных преступлений. Обозначая те противоречия, которые свойственны наказанию в виде лишения свободы на определенный срок, автор приходит к выводу, что альтернативные наказания не только возможно, но и в большинстве случаев необходимо и целесообразно применять к лицам, виновным в совершении неосторожных транспортных преступлений.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/3-2/51.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2015. № 3 (53): в 3-х ч. Ч. II. С. 189-196. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/3-2/

© 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

УДК 343.241:343.346

Юридические науки

В статье рассматривается вопрос о природе альтернативных лишению свободы видов наказаний: их сущность, свойственные им достоинства и недостатки. Анализируется соответствующий опыт их применения в мировой практике за совершение транспортных преступлений. Обозначая те противоречия, которые свойственны наказанию в виде лишения свободы на определенный срок, автор приходит к выводу, что альтернативные наказания не только возможно, но и в большинстве случаев необходимо и целесообразно применять к лицам, виновным в совершении неосторожных транспортных преступлений.

Ключевые слова и фразы: транспортные преступления; общественная опасность преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта; лишение свободы; альтернативные наказания; общая и специальная превенция.

Тарасов Сергей Владимирович*Елецкий государственный университета имени И. А. Бунина**tarasov_sv_88@mail.ru***ВОЗМОЖНОСТЬ И ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

В настоящее время в Российской Федерации, согласно данным статистики, ежегодно происходит свыше 200 тысяч транспортных происшествий на различных видах транспорта (водном, воздушном, железнодорожном, автомобильном и т.д.). При этом на протяжении последних лет динамика данных происшествий характеризуется довольно устойчивой тенденцией к росту [9]. Рост числа транспортных происшествий в Российской Федерации оказывает заметное негативное влияние как на экономическую (убытки от повреждения и уничтожения грузов, от простоев транспорта в ремонте и т.п.), так и на социально-демографическую ситуацию в России (в дорожно-транспортных происшествиях погибают и получают увечья люди, большинство из которых является экономически активной, работоспособной частью населения страны). Так, экономический ущерб только от одной из разновидностей транспортных происшествий – дорожно-транспортных, – по оценкам экспертов, ежегодно составляет порядка 800-900 миллиардов рублей [3]. Что касается социально-демографического ущерба, то в результате происшествий, возникающих в процессе движения и эксплуатации различных транспортных средств, ежегодно погибает свыше 28 тысяч человек и получают ранения около 260 тысяч человек [9].

Все это свидетельствует о том, что в настоящее время в нашей стране существует острая необходимость борьбы с нарушениями правил, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспорта, и особенно с таким их проявлением как транспортные преступления. Одним из наиболее действенных средств борьбы с преступными посягательствами на безопасность движения и эксплуатации транспорта ввиду слаботи принимаемых профилактических мер по-прежнему остается именно уголовная ответственность. Наиболее распространенными видами уголовной ответственности за транспортные преступления на сегодняшний день являются лишение свободы на определенный срок и условное лишение свободы. Однако данные меры уголовной ответственности, как показывает практика, не в силах изменить сложившуюся ситуацию к лучшему и существенно повлиять на уменьшение числа транспортных преступлений. Поэтому, на наш взгляд, сегодня все большую актуальность приобретает вопрос о применении к лицам, совершившим рассматриваемые деяния, альтернативных лишению свободы мер уголовного наказания.

Как отмечается в литературе, термин «альтернативные наказания» появился в России достаточно недавно, в связи с корректировкой национальной уголовной политики в направлении повышения эффективности наказания как одного из основных средств противодействия преступности. Под **альтернативными наказаниями**, как правило, понимают такие меры, которые выражаются в принудительном воздействии государства на лицо, виновное в совершении преступления, не связаны с изоляцией от общества, но являются ее адекватной заменой в соответствии с характером и степенью общественной опасности содеянного и преследуют цели восстановления социальной справедливости, исправления осужденного, общего и специального предупреждения совершения новых преступлений [2, с. 10].

Критериями отнесения наказания к числу альтернативных являются:

– иной, нежели изоляция от общества, механизм воздействия на осужденного;

– статус наказания как основного, в соответствии с которым оно могло бы рассматриваться наряду с лишением свободы на равных основаниях при определении меры ответственности лицу, признанному виновным в совершении преступления, и применяться именно вместо лишения свободы, а не параллельно с ним, за другие преступные деяния [Там же, с. 9-10].

Однако не все ученые согласны с использованием термина «альтернативные наказания» для обозначения тех видов наказаний, которые не связаны с лишением свободы [7, с. 11]. Они отмечают, что данный термин

применим только на бытовом уровне, в публицистике и в научной литературе, но отнюдь не подходит для официального обозначения рассматриваемых видов наказаний (в законодательстве). В качестве аргументов против использования термина «альтернативные наказания» на практике сторонники данной точки зрения называют следующие обстоятельства. Во-первых, по мнению указанных ученых, рассматриваемый термин не отражает всей сущности рассматриваемых видов уголовных наказаний, выражая лишь эмоциональное отношение людей к использованию лишения свободы как универсального карательного средства. Во-вторых, термин «альтернативные наказания» не подходит для официального обозначения наказаний, не связанных с лишением свободы, поскольку в уголовном праве существует единая система наказаний, и в этом смысле никаких иных, то есть «альтернативных» наказаний не существует [Там же]. В связи с этим сторонники рассматриваемой точки зрения предлагают использовать для обозначения наказаний, отличных от лишения свободы, термин «наказания без изоляции от общества» [Там же].

Впрочем, несмотря на высказываемые сомнения относительно правомерности использования термина «альтернативные наказания», мы все же считаем возможным использовать его не только в данной работе, но и применять в научной литературе и на практике.

Наказания, альтернативные лишению свободы, в основном находят свое законодательное закрепление в качестве санкций за совершение транспортных преступлений в тех статьях главы 27 УК, которые предусматривают ответственность за преступные посяательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта, повлекшие по неосторожности причинение наименее тяжких по своему характеру последствий (тяжкого вреда здоровью человека либо крупного ущерба). В санкциях же статей УК (а также отдельных частей таких статей) о транспортных преступлениях, входящих в главу 27 Кодекса и предусматривающих уголовную ответственность за посяательства на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших более тяжкие последствия (смерть одного и более лиц), либо закреплены лишь отдельные виды наказаний, альтернативных лишению свободы, либо такие наказания не закреплены вовсе. Как правило, в таких санкциях основным и единственным наказанием остается лишение свободы. Поэтому нами в данной статье будет рассматриваться возможность и целесообразность применения наказаний, альтернативных лишению свободы, не только за неосторожные транспортные преступления с менее тяжкими последствиями (в отношении которых такие наказания на протяжении нескольких лет уже довольно успешно применяются, о чем свидетельствуют данные судебной статистики), но и за неосторожные транспортные преступления, влекущие за собой последствия в виде смерти одного либо двух и более человек.

Что касается умышленных преступных посятельств на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, предусмотренных статьями 270, 271 главы 27 УК, то в данных уголовно-правовых нормах законодателем уже закреплен ряд наказаний, альтернативных лишению свободы [14]. Таким образом, возможность и целесообразность применения альтернативных наказаний за совершение данных видов транспортных преступлений признаны уже на законодательном уровне. Поэтому в случае со статьями 270 и 271 УК может обсуждаться лишь вопрос обоснованности установленных пределов альтернативных наказаний в части их соответствия степени общественной опасности закрепленных в них деяний.

Вопрос о возможности и целесообразности установления в уголовном законодательстве и применения на практике наказаний, альтернативных лишению свободы (далее – альтернативные наказания), за совершение неосторожных транспортных преступлений должен решаться на основании учета целого ряда факторов, включающих как объективные, так и субъективные характеристики транспортных преступлений (степень общественной опасности преступного деяния, характеристика личности виновного, его психического отношения к совершенному деянию и т.д.). Кроме того, при решении указанного выше вопроса также необходимо соблюсти баланс между целями общей и специальной превенции как непосредственными целями наказания [Там же]. Важность соблюдения указанного баланса определяется как минимум двумя обстоятельствами. Во-первых, при определении наиболее подходящего вида наказания за совершение того или иного преступного деяния мало достичь лишь цели исправления конкретного осужденного и предупреждения совершения им новых преступлений (которая в отдельных случаях может быть достигнута и без применения наказания к виновному лицу). Не менее важно также с помощью законодательного закрепления и применения на практике того или иного вида наказания добиться также и цели общей превенции, то есть сообщить членам общества о том, что определенное девиантное поведение является неприемлемым и неотвратимо наказуемым, что и является одной из главных функций уголовного права в целом. Во-вторых, опасно отдавать приоритет при определении видов наказаний за конкретные преступные деяния целям общей превенции, то есть предупреждению совершения новых преступлений неопределенным кругом лиц. В таком случае уголовно-правовое наказание – не столько средство восстановления социальной справедливости и исправления осужденного, сколько мера устрашения других членов общества. Наказание перестает быть справедливым и целесообразным, становясь неоправданно суровым, что не позволяет в полном объеме осуществить все те функции, которые оно должно выполнять.

По вопросу о возможности и целесообразности применения альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений (в том числе и повлекших тяжкие последствия в виде смерти одного и более лиц) в литературе, посвященной проблемам данной категории преступных деяний, высказываются различные точки зрения. Часть авторов (например, Б. А. Куринов) хотя и допускают возможность применения альтернативных наказаний за совершение посятельств на безопасность движения и эксплуатации транспорта,

но все же считают, что наказания, не связанные с лишением свободы, не могут обеспечить в полной мере достижения целей общей превенции. Исходя из этого, сторонники данной точки зрения выступают за сохранение в уголовно-правовых нормах об ответственности за транспортные преступления наказания в виде лишения свободы на определенный (в том числе и на довольно длительный) срок, поскольку, по их мнению, наказания, не связанные с реальным лишением свободы, не способны решить задачу общей превенции [6, с. 174-175]. Другие авторы придерживаются противоположной точки зрения на рассматриваемую проблему (А. И. Коробеев, А. И. Чучаев и др.) [4, с. 382-383; 16, с. 433]. Они считают целесообразным использование альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений и полагают, что подобные санкции предоставляют судам большие возможности для индивидуализации наказания и для достижения целей специальной превенции соответственно. Кроме того, приверженцы альтернативных наказаний вполне справедливо указывают, что сторонники первой точки зрения необоснованно занижают общепредупредительное значение наказаний, не связанных с реальным лишением свободы. По их мнению, не столько суровость, сколько неотвратимость наказания может служить единственно верным способом достижения целей общей превенции [16, с. 433]. Постараемся выяснить, какая из приведенных здесь точек зрения на рассматриваемую проблему является более верной.

Вначале следует сказать о том, что процесс определения наиболее оптимальных санкций за совершение транспортных преступлений является достаточно сложным. Сложность в данном случае обуславливается трудностями в определении степени общественной опасности рассматриваемых деяний как основополагающего критерия для определения наиболее справедливого наказания за рассматриваемые деяния. Так, при анализе составов транспортных преступлений, с одной стороны, мы сталкиваемся с достаточно тяжкими по своему характеру вредными последствиями, причиняемыми в результате совершения рассматриваемых деяний. Но при этом мы сталкиваемся с неосторожным к ним отношением со стороны личности преступника. В данном случае возникает вопрос, исходя из чего необходимо определять степень общественной опасности транспортных преступлений.

Если поставить степень общественной опасности транспортных преступлений в прямую зависимость от тяжести причиняемых в результате этих деяний вредных последствий, то окажется, что рассматриваемые преступные деяния являются довольно тяжкими по своему характеру. Более того, определяя степень общественной опасности именно таким образом, мы фактически сближаем неосторожные по своей сути преступные посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта с умышленными преступлениями, непосредственным объектом которых являются жизнь и здоровье человека. В таком случае, естественно, возможность применения альтернативных наказаний за совершение указанных деяний ставится под сомнение и приоритет отдается лишению свободы.

К сожалению, приходится признать, что в настоящее время ни законодатель, ни субъекты правоприменения в полной мере еще не избавились от ошибок в определении степени общественной опасности транспортных преступлений. Это подтверждается тем, что, как в уголовном законодательстве, так и в судебной практике основным наказанием за транспортные преступления до сих пор остается лишение свободы на определенный срок. Такое происходит как минимум в силу двух обстоятельств. С одной стороны, по меткому выражению А. И. Коробеева, в процессе назначения наказания за посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта практические работники зачастую, гипнотизируясь именно характером причиненного вреда [4, с. 282]. С другой стороны, как отмечается в литературе, судьи и работники правоохранительных органов еще не в полной мере избавились от так называемой, карательной парадигмы мышления, при которой наказание в виде реального лишения свободы рассматривается как самая, эффективная мера воздействия на осужденного [7, с. 5].

Конечно, определение степени общественной опасности транспортных преступлений только на основании тяжести вредных последствий этих деяний имеет под собой определенную основу. Такой основой, в первую очередь, выступает то, что именно вредные последствия являются необходимым и достаточным основанием для криминализации неосторожных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Кроме того, тяжесть вредных последствий транспортных преступлений, наиболее наглядно демонстрирует в глазах общественного мнения степень общественной опасности содеянного виновным [6, с. 172]. Однако, на наш взгляд, данные обстоятельства не оправдывают такой односторонний подход к определению степени общественной опасности рассматриваемых преступных деяний. Не стоит все же забывать о том, что транспортные преступления с материальными составами являются в целом неосторожными, что определяется неосторожным отношением виновного в совершении такого преступления к наступившим в результате его совершения вредным последствиям. Данное обстоятельство, как справедливо отмечается в литературе, значительно снижает степень общественной опасности преступных посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств и уже позволяет говорить о необходимости применения к виновным наказаний, не связанных с лишением свободы.

Таким образом, при определении степени общественной опасности транспортных преступлений и решении вопроса о возможности и целесообразности применения альтернативных наказаний за их совершение следует исходить из целого ряда объективных и субъективных признаков рассматриваемых преступных деяний. Эти признаки, на наш взгляд, были вполне четко сформулированы А. И. Чучаевым в своей работе. К таким признакам он относил:

- 1) объект посягательства – те социальные ценности, которые нарушены преступлением;
- 2) само общественно опасное деяние, а также иные признаки объективной стороны, включая последствия, материализующие наступивший вред;
- 3) общественная опасность личности виновного [16, с. 437].

По справедливому выражению Чучаева, в своей совокупности эти составляющие, основываясь на законодательном описании преступления, характеризуют его общественную опасность. Они и должны браться во внимание при моделировании санкций уголовно-правовых норм [Там же]. Теми же самыми критериями мы и будем руководствоваться при определении возможности применения альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений.

Начнем с рассмотрения объекта транспортных преступлений. Как известно, все составы преступлений сгруппированы по их родовым объектам в соответствующие разделы Особенной части УК. В свою очередь, разделы Особенной части объединены в систему на основании степени значимости тех общественных отношений, которые ими охраняются, в порядке убывания степени значимости конкретного вида указанных отношений [12, с. 86].

Объектом транспортных преступлений являются общественные отношения, складывающиеся в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Данный видовой объект входит в более общую подсистему родового объекта, а именно общественных отношений по обеспечению общественной безопасности и общественного порядка. Если проанализировать систему Особенной части УК, то можно обнаружить, что общественная безопасность и общественный порядок в системе отношений, охраняемых уголовным законом, расположены на условном третьем месте по степени своей значимости. Более значимыми общественными отношениями признаны отношения по неприкосновенности личности и отношения собственности. Уже из этой классификации объектов преступлений по степени их значимости мы можем сделать вывод, что транспортные преступления не являются настолько общественно опасными, чтобы сближать их с умышленными преступлениями, причинившими сходные вредные последствия, в том числе и в вопросах определения санкций за рассматриваемые преступные деяния. Иными словами, не следует признавать в качестве основного и наиболее справедливого наказания за транспортные преступления лишение свободы на определенный срок как за умышленные преступления и уж тем более устанавливать пределы данного наказания близкие к наказаниям за преступления против жизни и здоровья личности. По меткому замечанию А. И. Чучаева, поскольку, социальная ценность охраняемых уголовным законом общественных отношений неравнозначна, то, посягательства на наиболее ценные из них должны наказываться строже и наоборот [16, с. 440]. В конечном счете, данный вывод может служить одним из аргументов в пользу установления в законодательстве и применения на практике альтернативных лишению свободы наказаний за совершение транспортных преступлений. Хотя и следует признать, что определения степени общественной опасности как критерия для выбора наиболее оптимального наказания за транспортные преступления только лишь на основании классификации общественных отношений по степени их значимости, как она дана в Особенной части УК, явно недостаточно. Поэтому перейдем к рассмотрению иных указанных выше факторов, влияющих на построение санкций норм о транспортных преступлениях.

Вначале рассмотрим объективную сторону преступных посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств. При этом в данном случае мы не будем проводить ее скрупулезный анализ, а лишь позволим себе указать на те элементы объективной стороны, которые влияют на определение степени общественной опасности преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и соответственно на процесс построения санкций уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за данные деяния. К таким элементам, в первую очередь, относятся характер самого деяния и причиняемые в результате его совершения последствия.

Как уже было сказано ранее, результатом неосторожных транспортных преступлений являются в большинстве случаев достаточно тяжкие по своему характеру вредные последствия. Поэтому, на первый взгляд, кажется, что транспортные преступления в силу тяжкого характера этих самых последствий требуют применения довольно жестких мер уголовной репрессии для их предотвращения. С другой стороны, транспортные преступления представляют собой противоправные деяния, аналогичные по своему характеру административным правонарушениям на транспорте и в области дорожного движения, которые переходят в разряд преступлений только в случае наступления четко обозначенных в законе вредных последствий. Иными словами, первоначально деяния, составляющие основу объективной стороны преступных посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, сами по себе преступлениями не являются, что также в определенной мере снижает степень их общественной опасности по сравнению с умышленными преступными деяниями, причиняющими аналогичные вредные последствия. Это также в определенной степени позволяет говорить о возможности установления за совершение рассматриваемых деяний наказаний, не связанных с реальным лишением свободы.

Еще больше мы убеждаемся в возможности и целесообразности применения альтернативных наказаний за транспортные преступления, когда касаемся характеристики личности виновного в совершении рассматриваемых преступных деяний. Степень общественной опасности его личности значительно ниже по сравнению со степенью общественной опасности личности умышленного преступника. Меньшая степень общественной опасности лица, виновного в совершении неосторожного транспортного преступления,

определяется, в первую очередь, своеобразием его антиобщественной установки. Антиобщественная установка неосторожных транспортных преступников, как отмечается в литературе, заключается в пренебрежении или недостаточно внимательном отношении к основным социальным ценностям, которые могут пострадать в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств [4, с. 325-326; 16, с. 179]. Она характеризуется, как правило, меньшей устойчивостью, частичностью и кратковременным влиянием на поведение субъекта (ситуативностью). Все это отличает антиобщественную установку субъектов неосторожных транспортных преступлений от антиобщественной установки умышленных преступников. В силу вышеуказанных особенностей антиобщественную установку неосторожных транспортных преступников часто именуют асоциальной.

Своеобразие антиобщественной установки неосторожных транспортных преступников неизбежно влечет за собой и своеобразие мотивации преступного поведения данных лиц, которое проявляется в двух аспектах. Во-первых, мотив в неосторожном транспортном преступлении не распространяется на общественно опасные последствия, так как у субъекта преступления отсутствует внутреннее побуждение к причинению таких последствий. Во-вторых, неосторожные транспортные преступления могут совершаться не только по социально-отрицательным, но и по социально-нейтральным и даже положительным мотивам [4, с. 323]. Такое своеобразие мотивационной сферы рассматриваемых преступных деяний также значительно снижает степень общественной опасности транспортных преступлений по сравнению с умышленными преступлениями, влекущими аналогичные вредные последствия.

Кроме того, уменьшает степень общественной опасности преступных посягательств и тот факт, что среди транспортных преступников доля лиц, ранее злостно нарушавших правила, обеспечивающие безопасное функционирование транспортных средств, и даже совершавших ранее преступления в рассматриваемой сфере, согласно исследованиям криминологов, не превышает, как правило, 5-7% [16, с. 198-199].

Все сказанное выше, касающееся характеристики особенностей личности транспортного преступника, позволяет многим ученым вполне обоснованно говорить о реальной возможности и целесообразности применения альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений. Это объясняется, как правило, тем, что в большинстве случаев для корректировки ценностных ориентаций личности транспортного преступника не всегда есть необходимость в применении столь суровых мер наказания как реальное лишение свободы [Там же, с. 430].

Более того, как справедливо отмечает ряд ученых, лишение свободы на определенный срок (особенно при длительных сроках его отбывания) не способно в полной мере выполнить те социальные функции, которые возложены на наказание уголовным законодательством, в силу внутренне присущих данному виду наказания противоречий [1]. Действительно, с одной стороны, наказание в виде лишения свободы имеет перед собой задачу исправления преступника, приспособления его к жизни в обществе, в том числе и путем привития ему уважения к дисциплине и правилам общежития (что достигается, в том числе, установлением соответствующего режима отбывания данного наказания). С другой стороны, на практике данные задачи часто остаются нереализованными либо выполняются не до конца. В самом деле, желая адаптировать преступника к жизни в обществе, его фактически отделяют от этого самого общества, разрывая его полезные социальные связи; желая научить его полезному и социально активному поведению, содержат в обстановке строгой регламентации, вырабатывающей пассивность; думая заменить в сознании человека вредные привычки правильными, его помещают среди себе подобных [4, с. 383; 16, с. 448]. Фактически, наказание в виде лишения свободы не способно в полной мере исправить и перевоспитать преступника, поскольку для этого, как справедливо отмечается в литературе, необходимо осуществить глубинную психологическую перестройку сознания, изменить его направленность, сформировать социальную адаптацию. А это может сделать только общество, а не государство, использующее меры государственного принуждения [5]. При лишении же свободы осужденного от общества отделяют.

Указанный отрыв осужденного к лишению свободы от общества, разрыв его социальных связей и навыков, как отмечается в литературе, неизбежно порождает значительные проблемы постпенитенциарной ресоциализации данного лица. Это определяется тем, что лица, осужденные к лишению свободы, после отбытия данного вида наказания и освобождения из исправительных учреждений в большинстве случаев сталкиваются с враждебным отношением к ним со стороны остальных членов общества и отчуждением. Фактически они переходят в разряд изгоев, поскольку по сей день судимость продолжает играть роль некоего клейма и, независимо от юридического снятия или погашения, остается на всю жизнь [7, с. 20]. В результате такого отчуждения лица, отбывшие наказание в виде лишения свободы, остаются как бы в вакууме, не имея возможности восстановить социальные связи и навыки, необходимые для жизни в обществе.

Кроме того, при осуждении лица, виновного в совершении транспортного преступления, к реальному лишению свободы (особенно на длительный срок) его ценностные установки и мотивация поведения довольно часто не исправляются, а изменяются, наоборот, в худшую сторону под воздействием той негативной окружающей действительности, а также специфической тюремной субкультуры, которая, как известно, складывается в местах лишения свободы [Там же, с. 19]. Как показывают исследования, около 35% лиц, отбывших лишение свободы, нуждаются в специальном психологическом и психиатрическом вмешательстве для восстановления разрушенных механизмов социальной адаптации [16, с. 448]. В силу этого возникает коллизия между целями наказания и достижением их на практике. В конечном счете, такое искажение ценностно-мотивационной

сферы личности транспортного преступника может сыграть отрицательную роль и в деле достижения целей общей превенции. Это объясняется тем, что лица, отбывшие наказание в виде лишения свободы за транспортные преступления и имеющие стойкие искажения ценностно-мотивационной сферы, могут в дальнейшем вовлечь в совершение преступлений (причем как транспортных, так и других более тяжелых) окружающих их лиц, тем самым не способствуя удержанию от совершения преступлений иных лиц.

Помимо всего сказанного, в пользу замены в большинстве случаев лишения свободы на определенный срок другим альтернативным видом наказания за совершение транспортного преступления говорит также тот факт, что, согласно исследованиям ряда криминологов и данных официальной статистики, рецидив среди преступников (в том числе виновных в совершении транспортных преступлений), отбывших лишение свободы, составляет порядка 40-45% [4, с. 382], что свидетельствует о недостижении с помощью лишения свободы целей специальной превенции.

Помимо указанных выше аргументов, в пользу замены лишения свободы за совершение неосторожных транспортных преступлений альтернативными видами наказания говорит и тот факт, что последние являются более экономичными по сравнению с лишением свободы на определенный срок. Это объясняется тем, что для исполнения наказания в виде лишения свободы требуются значительные бюджетные средства, идущие на содержание специальных учреждений для его отбывания, включая оплату труда сотрудников данных учреждений, а также на обеспечение материально-бытовых и иных условий содержания заключенных. При этом указанные затраты не могут быть компенсированы из иных внебюджетных источников. И тем более они не могут быть компенсированы с помощью привлечения осужденных к труду в соответствующих исправительных учреждениях, поскольку такой труд, как правило, является малоквалифицированным и обладает низкой производительностью. В конечном итоге от описанных выше затрат страдает все общество, так как бюджетные средства, идущие на содержание мест лишения свободы и заключенных в них, могли бы быть потрачены на иные общественные нужды (например, в социальной сфере).

Таким образом, все сказанное выше достаточно убедительно доказывает возможность и целесообразность применения к лицам, виновным в совершении неосторожных транспортных преступлений, мер наказания, альтернативных лишению свободы, как более отвечающих степени общественной опасности деяния, характеристике личности транспортного преступника и как более эффективных средств достижения целей общей и специальной превенции.

Более того, в возможности и целесообразности применения альтернативных наказаний за совершение неосторожных транспортных преступлений мы можем убедиться, если обратим внимание на зарубежное уголовное законодательство и правоприменительную практику.

Во-первых, в уголовном законодательстве многих зарубежных стран санкции норм о неосторожных транспортных преступлениях включают в себя наряду с лишением свободы и другие альтернативные виды наказаний (по большей части – штрафы). К примеру, в Уголовном кодексе ФРГ в качестве санкции за «опасные посягательства на деятельность железнодорожного, морского или воздушного транспорта», в результате которых создается «опасность здоровью или жизни другого человека или чужим вещам, имеющим значительную стоимость», если эта опасность создается «по небрежности», выступают лишение свободы на определенный срок либо денежный штраф («315 УК ФРГ»). Таким же образом, в соответствии с «315b», наказывается «опасное вмешательство в дорожное движение», в результате которого причиняются вредные последствия, аналогичные указанным выше [15]. Схожим образом выглядит санкция статьи 238 Уголовного кодекса Швейцарии, устанавливающая ответственность за нарушение движения железнодорожного транспорта. Согласно этой статье, лицо, которое по неосторожности препятствует работе железнодорожного транспорта, нарушает его деятельность или угрожает этому и тем самым значительно подвергает опасности жизнь и здоровье людей или чужое имущество, наказывается тюремным заключением или штрафом [17].

Из приведенных выше примеров может показаться, что применение альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений допускается только в случаях, если рассматриваемые деяния создают лишь угрозу причинения вредных последствий либо приводят к причинению вреда здоровью человека. Однако это не совсем так. Уголовное законодательство ряда зарубежных стран допускает применение наказаний, не связанных с лишением свободы, даже в случае, если в результате совершения транспортного преступления наступает смерть одного или более лиц. В качестве примера в данном случае можно привести статью 168 Уголовного кодекса Голландии. Данная статья устанавливает ответственность за разрушение, повреждение, приведение в негодность или совершение каких-либо иных действий с водным или воздушным судном, в результате которых такое судно тонет, садится на мель или гибнет, в результате чего создается опасность для жизни другого человека либо в результате этого наступает смерть человека. При этом за совершение указанного деяния в первом случае виновное лицо подлежит тюремному заключению на срок до пятнадцати лет либо штрафу, во втором случае – пожизненному тюремному заключению или лишению свободы до двадцати лет либо аналогичному штрафу [13]. Иными словами, согласно зарубежному уголовному законодательству, вполне допустимым считается применение альтернативных наказаний за совершение даже тех транспортных преступлений, результатом которых является причинение смерти одному или нескольким лицам.

Во-вторых, в последние несколько десятилетий во многих зарубежных странах (в основном европейских) наблюдается тенденция к замене лишения свободы альтернативными наказаниями (в том числе и за совершение транспортных преступлений). Начало данному процессу было положено еще в 1981 году, когда Парламентская

Ассамблея Совета Европы рекомендовала государствам-участникам, заменять наказания в виде лишения свободы, предусматривающие непродолжительное содержание под стражей, другими мерами, которые были бы более эффективны и не противоречили принципу наказания» [2, с. 25]. В 1986 г. Комитет Министров Совета Европы принял Резолюцию под названием «Некоторые меры, альтернативные тюремному заключению». В этой Резолюции Комитет рекомендовал правительствам государств-участников вводить различные альтернативные наказания и рассмотреть возможности по включению их в Уголовный кодекс [Там же, с. 26]. В 1985 г. на Седьмом Конгрессе ООН по предупреждению преступности и обращению с правонарушителями, состоявшемся в г. Милане, государства-участники приняли Резолюцию № 16, которая акцентировала внимание на сокращении численности заключенных, предпочтении альтернативных мер наказания и социальной реинтеграции правонарушителей [8]. В результате принятия названных документов и реализации их положений на практике удалось добиться значительного сокращения применения наказания в виде лишения свободы, в том числе и за совершение транспортных преступлений. Как отмечает ряд исследователей, в последнее время в европейских странах более половины лиц, осужденных за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, подвергаются мерам уголовного наказания, не связанным с лишением свободы.

При этом эффективность применения альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений доказывается тем, что в целом ряде европейских стран в результате их широкого применения удалось заметно снизить уровень дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (и соответственно транспортных преступлений). Так, например, согласно данным статистики, в Австрии данный показатель снизился с 43,1 тыс. происшествий (и преступлений) в 2001 году до 35,1 тыс. в 2011, в Бельгии за тот же промежуток времени – с 49,1 тыс. до 47,9 тыс., в Голландии – с 35,3 тыс. до 10,8 тыс., в Германии – с 375,4 тыс. до 306 тыс., во Франции – с 117 тыс. до 65 тыс., в Швейцарии – с 23,9 тыс. до 19,6 тыс. [10; 11].

Таким образом, на основании всего изложенного выше мы можем прийти к вполне справедливому выводу о том, что применение альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений в большинстве случаев не только возможно, но и необходимо в силу их большего соответствия степени общественной опасности транспортного преступления и особенностям личности виновного по сравнению с лишением свободы. При этом применение альтернативных наказаний возможно не только за совершение неосторожных транспортных преступлений, повлекших за собой последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека или крупного ущерба, но и за совершение аналогичных деяний, повлекших причинение более тяжких последствий в виде смерти одного либо двух и более лиц.

И в завершение хотелось бы отметить, что применение альтернативных наказаний, закрепленных в санкциях соответствующих статей главы 27 УК о неосторожных транспортных преступлениях, по нашему мнению, возможно лишь в тех случаях, когда данные о совершенном преступном деянии и личности виновного дают основание полагать, что данное деяние не носит злостного характера, а также в случаях деятельного раскаяния виновного и совершения им действий, направленных на заглаживание вреда, причиненного потерпевшему.

Список литературы

1. **Альтернативы тюремному заключению в Российской Федерации**: материалы международной конференции. М.: PRI, 2001. 268 с.
2. **Дворянсков И. В., Сергеева В. В., Баталин Д. Е.** Применение альтернативных видов наказания в Западной Европе, США и России (сравнительно-правовое исследование). М.: Центр содействия реформе уголовного правосудия, 2004. 90 с.
3. **Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»** [Электронный ресурс]: утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.10.2012 г. № 1995-р. Доступ из СПС «Гарант».
4. **Коробеев А. И.** Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр «Пресс», 2003. 406 с.
5. **Коршунов А.** Тюрьмы России и их влияние на формирование рецидивной преступности [Электронный ресурс]. URL: <http://познательный.рф/all/tyurmy-rosi-i-ih-vlijanie-na-formirovanie-recidivnoi-prestupnosti.html> (дата обращения: 17.06.2014).
6. **Куринов Б. А.** Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М.: Юридическая литература, 1976. 208 с.
7. **Пертли В. А.** Применение уголовно-правовых мер без изоляции от общества: исторический опыт и современность: монография. М.: Издательство Международного юридического института, 2010. 200 с.
8. **Принятие Миланского плана действий** [Электронный ресурс]: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 06.09.1985 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901809390> (дата обращения: 16.06.2014).
9. **Россия в цифрах. 2014** [Электронный ресурс]: краткий статистический сборник. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_11/Main.htm (дата обращения: 05.05.2014).
10. **Россия и страны – члены Европейского Союза. 2005** [Электронный ресурс]: статистический сборник. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B05_65/IssWWW.exe/Stg/09-10.htm (дата обращения: 15.06.2014).
11. **Россия и страны – члены Европейского Союза. 2013** [Электронный ресурс]: статистический сборник. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13_65/Main.htm (дата обращения: 15.06.2014).
12. **Уголовное право России: общая часть** / под ред. А. И. Рапога. М.: Эксмо, 2009. 496 с.
13. **Уголовный кодекс Голландии** [Электронный ресурс]. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242430&subID=100100457,100100459> (дата обращения: 15.06.2014).
14. **Уголовный кодекс Российской Федерации** от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 1996. № 25. Ст. 2954.

15. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии в редакции от 13.11.1998 г [Электронный ресурс]. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242733> (дата обращения: 15.06.2014).
16. Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дисс. ... д.ю.н. М., 1990. 511 с.
17. Швейцарский Уголовный кодекс от 21.12.1937 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241950> (дата обращения: 15.06.2014).

POSSIBILITY AND ADVISABILITY OF APPLICATION OF ALTERNATIVE PUNISHMENTS FOR TRANSPORT CRIMES

Tarasov Sergei Vladimirovich

Elets State University named after I. A. Bunin

tarasov_sv_88@mail.ru

The article considers the issue of the nature of those punishments, which are alternative to imprisonment: their essence, inherent advantages and disadvantages. The relevant experience of their application for committing traffic crimes in the world practice is analyzed. Denoting contradictions that are inherent in the punishment of imprisonment for a fixed term, the author concludes that alternative punishments are not only possible, but moreover in most cases it is necessary and appropriate to apply them to persons guilty of negligent transport crimes.

Key words and phrases: transport crimes; public danger of crimes against traffic safety and transport operation; deprivation of liberty; alternative punishment; general and special prevention.

УДК 94(47).084.3

Исторические науки и археология

В статье рассматриваются основные этапы становления и развития архивного дела в Осетии в широких хронологических рамках – с конца XVIII века до современности. Предпринимается попытка обосновать периодизацию развития архивного дела и выявить основные тенденции развития местных архивов на фоне политических и социально-экономических процессов, происходивших в стране. Прослеживаются формирование законодательства об архивном деле и вызванные им многочисленные реорганизации, которые кардинально влияли на функционирование архивов.

Ключевые слова и фразы: делопроизводство; архивные фонды; ведомственные архивы; реорганизация; реформа; архивное управление; архивная служба.

Томаев Мурат Кудзагович

Северо-Осетинский государственный университет им. К. Л. Хетагурова

soigsi@mail.ru

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ АРХИВНОГО ДЕЛА В ОСЕТИИ

Конец XVIII – середина XIX века в истории Осетии – это период присоединения осетинских обществ к России и постепенной интеграции в новое экономическое, социально-политическое и культурное пространство. Формировались города, активно развивалась общественно-культурная среда, создавались административные учреждения, различные институты образовательной и культурно-просветительской направленности. Эти процессы хорошо исследованы и отражены в современной историографии, но остались и неизученные вопросы. К их числу относится история архивного дела, которая не становилась предметом специального научного исследования. В настоящей статье предпринимается попытка выделить и обосновать основные периоды в истории архивного дела в Осетии.

Начальный период (конец XVIII – первая половина XIX в.). Начало формирования архивных фондов в Осетии относится к концу XVIII века. Гражданско-административные, духовные и военные ведомства Терской области (Духовная консистория, Канцелярия начальника Терской области, Терское областное правление и ряд других) имели значительные объемы документации, отложившиеся в делопроизводстве учреждений Владикавказа, Моздока, Ставрополя, Кизляра, Пятигорска и других районов области. Со временем неминуемо возникала проблема выявления наиболее важных документов и уничтожения не имеющих исторического и культурного значения. Однако эта работа проводилась эпизодически и не имела четких критериев.

Пореформенный период (вторая половина XIX – начало XX века). После проведения буржуазных реформ 1860-1870 годов передовая российская научная общественность впервые обозначила государственно-юридическое и социальное значение архивов, их роль как общенационального достояния, без разделения