

это менее тяжкие или даже тяжкие преступления, которые в силу ряда обстоятельств могут повлечь применение данной меры воздействия. Отсрочка применяется к лицам, более социально запущенным, чем условно осужденные. Поэтому, несмотря на единство своей правовой природы, условное осуждение является более льготной мерой воздействия по сравнению с отсрочкой. Различие в применении отсрочки и условного осуждения в определенной мере объясняется и теми свойствами личности и иными обстоятельствами, которые находятся за пределами совершенного преступления. Это причины совершения преступления, возраст осужденного, состояние здоровья, отношение к труду и учебе, семейное положение, микросреда, воспитательные возможности коллектива и т. п.

Список литературы: 1. *Зельдов С. И.* Освобождение от наказания и от его отбывания. М., 1982. 2. *Келина С. Г.* Меры ответственности, предусмотренные законом, и основания их применения// Сов. гос-во и право. 1982, № 5. 3. *Лейкина Н. С.* Личность преступника и уголовная ответственность. Л., 1968. 4. *Михлин А. С.* Последствия преступления. М., 1969. 5. *Молодцов А. С.* Отсрочка исполнения приговора и профилактика правонарушений несовершеннолетних// Вопросы теории и практики профилактики правонарушений несовершеннолетних. Ярославль, 1978. 6. *Орел Л. Е.* Условно-досрочное освобождение от лишения свободы по советскому уголовному праву: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Х., 1966. 7. *Семенов И., Соколов А.* Практика применения отсрочки исполнения приговора несовершеннолетнему// Сов. юстиция. 1980, № 6. 8. *Щербакова Е. Г.* Развитие законодательства по борьбе с преступностью несовершеннолетних// Проблемы государства, демократии и права в материалах XXVI съезда КПСС. Ростов н/Д., 1981.

Поступила в редколлегия 11.07.89

В. И. КАСЫНЮК, канд. юрид. наук

Харьков

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УГОЛОВНОГО ЗАКОНА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОВРЕЖДЕНИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Повреждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 78 УК УССР) встречается не так часто по сравнению с другими транспортными преступлениями. Однако в условиях бурного развития транспорта, увеличения мощности и скорости транспортных средств опасность данного посягательства возрастает, в связи с чем важную роль приобретает повышение эффективности уголовно-правовых мер борьбы с ним. В решении этого вопроса большое значение имеет совершенствование закона, устанавливающего ответственность за указанное преступление.

Состав рассматриваемого преступления обрисован в ст. 78 УК как умышленное разрушение или повреждение путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава или судов, средств связи или сигнализации, которое повлекло или могло повлечь крушение

поезда, аварию корабля или нарушение нормальной работы транспорта и связи. Таким образом, преступное действие здесь заключается в разрушении или повреждении указанных в законе предметов. Разрушение путей сообщения или транспортных средств состоит в противоправном воздействии на предмет данного преступления, при котором нарушаются его целостность и структура, вследствие чего он становится непригодным для эксплуатации в соответствии со своим целевым назначением. Разрушенным может быть мост, вагон, судно, а также другие относительно самостоятельные элементы технической системы транспорта. При повреждении же из строя выводятся лишь отдельные устройства или механизмы путей сообщения или транспортных средств, вследствие чего последние, сохраняя свои целостность и структуру, становятся непригодными для эксплуатации в соответствии со своим целевым назначением.

Следовательно, разрушение приводит к тому, что относительно отдельные элементы транспорта прекращают свое существование, повреждение — к тому, что они становятся непригодными для эксплуатации вследствие поломки отдельных устройств или механизмов. Однако это обстоятельство не может влиять на квалификацию, так как и в первом и во втором случаях техническая система транспорта становится непригодной для эксплуатации, вследствие чего создается угроза наступления тяжких последствий. Практика, однако, показала, что аналогичные последствия могут наступить и тогда, когда фактического разрушения или повреждения не было.

В таких случаях технические системы транспорта приводятся в непригодное для эксплуатации состояние путем выключения или переключения в неправильное положение устройств и механизмов транспорта, подкладывания на рельсы железнодорожного пути посторонних предметов и т. д. Квалификация подобных действий вызвала дискуссию. Так, Б. А. Куринов полагал, что они должны квалифицироваться по ст. 78 УК, ибо при этом происходит повреждение путей сообщения и транспортных средств [1, с. 208]. П. С. Матышевский, напротив, считает, что совершенное не подпадает под признаки ст. 78 УК [2, с. 174].

Следует отметить, что в рассматриваемых ситуациях воздействия транспортные средства, сооружения на них, так же как и при повреждении или разрушении, становятся непригодными для эксплуатации. В этом состоянии создается такая же реальная угроза наступления крушения, аварий и иных тяжких последствий. Причиняется вред именно тем отношениям общественной безопасности, для охраны которых и установлена норма, закрепленная в ст. 78 УК. В практике такие действия и квалифицируются по этой статье. Так, по ст. 86 УК РСФСР (ст. 78 УК) Мурманским областным судом был осужден к 4 годам лишения свободы К. за то, что он, работая мотористом ледокола-парома «Юрузань», по мотивам мести к механику вывел из строя систему электропитания судна. Между контактами главного электро-

щита он подложил кусочек бумаги, чем прервал подачу электроэнергии к судовым механизмам, вследствие чего во время швартовки судна не включились подруливающее устройство и главный двигатель, что могло повлечь аварию судна [3]. В этом деле виновный не повреждал отдельные устройства и механизмы судна. Они находились в исправном состоянии и могли обеспечивать безопасность плавания. Однако вследствие действий моториста судно было приведено в непригодное для эксплуатации состояние, что могло повлечь последствия, указанные в ст. 78 УК. Практике известны и другие подобные случаи. Это перемещение предостерегательного огня на форваторе водного пути, перевод стрелки в неправильное положение, отключение отдельных приборов или механизмов либо приведение их в нерабочее состояние. По изученным делам данной категории в 30 % случаев преступления совершались именно таким образом.

Следовательно, кроме повреждения и разрушения, о которых прямо говорится в законе, в будущем УК необходимо указать и иное воздействие, в результате которого исправные устройства и элементы транспорта приводятся в непригодное для эксплуатации состояние, чем нарушается функционирование технических систем транспорта и создается угроза безопасности движения. В диспозиции будущей статьи следует, кроме повреждения и разрушения, в качестве одной из форм преступного действия указать на «иное воздействие» или «иные действия».

В ст. 78 УК в качестве последствий преступления указаны крушение поезда, авария корабля или нарушение нормальной работы транспорта и связи. Крушение поезда, как известно, является наиболее опасным, типичным по своему характеру происшествием на железнодорожном транспорте. Выделяя этот вид последствий и включая его в диспозицию статьи, законодатель стремится использовать наиболее доступные для понимания термины при конструировании уголовно-правовой нормы с тем, чтобы усилить ее общепредупредительное воздействие.

Вторым последствием названа авария корабля, которая наиболее характерна для водного транспорта. Под аварией корабля можно понимать и происшествие с воздушным судном. На воздушном транспорте наиболее тяжким происшествием в сфере безопасности полетов является катастрофа летательного аппарата, также, как крушение поезда на железной дороге и авария корабля на водном транспорте. Поэтому целесообразно в диспозиции закона включить указания и на такое последствие, как катастрофа летательного аппарата.

Кроме названных, наиболее опасных и типичных видов последствий на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, в ведомственных актах указаны и другие происшествия, которые могут наступить в результате повреждения путей сообщения и транспортных средств и являются последствиями рассматриваемого преступления. Однако их перечень в диспозиции закона привел бы к казуистичности, загромождению техниче-

жими терминами, что сделало бы закон громоздким и мало понятным. Поэтому наряду с крушением поезда, аварией корабля и катастрофой летательного аппарата в будущем законе следует указать на «иные тяжкие последствия в сфере безопасности движения». Этим будет охватываться все возможные на железнодорожном, водном и воздушном транспорте последствия в сфере безопасности движения, предусмотренные ведомственными нормативными актами.

В действующей редакции ст. 78 УК вместо предлагаемого содержится указание на «нарушение нормальной работы транспорта и связи». Данное указание является неудачным и поэтому трактуется чрезвычайно широко. К последствиям рассматриваемого преступления иногда относят задержку поездов, судов, срыв плана перевозок, простой вагонов, перерыв телефонной или телеграфной связи. Указанные последствия нарушают нормальную и ритмичную работу транспорта. Однако тяжкими последствиями наряду с крушением, аварией, катастрофой их признать нельзя. Поэтому и следует в новом законодательстве исключить слова «нарушение нормальной работы транспорта», заменив их словами «иные тяжкие последствия в сфере безопасности движения». Таким образом, в качестве последствий в законе должны быть названы крушение поезда, авария корабля, катастрофа летательного аппарата и иные тяжкие последствия в сфере безопасности движения.

В действующей редакции ст. 78 УК УССР ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств, повлекшее тяжкие последствия, и за такие же действия, которые лишь создавали угрозу их наступления, не дифференцирована. Эти различные ситуации на квалификацию содеянного не влияют и лишь учитываются при индивидуализации наказания в пределах санкции статьи. Однако наступление тяжких последствий свидетельствует о большей степени общественной опасности преступления, чем лишь при угрозе наступления таких последствий. Как показывает практика, в 95 % случаев совершения рассматриваемого преступления тяжкие последствия не наступают, а лишь создавалась их реальная угроза.

Поэтому целесообразно в новом законодательстве выделить в самостоятельную часть статьи основной состав повреждения путей сообщения и транспортных средств, которое могло повлечь крушение поезда, аварию корабля и т. д. Во второй части должна быть предусмотрена ответственность за преступление, квалифицированное наступлением тяжких последствий. Так поступает законодатель при конструировании других транспортных преступлений, предусмотренных, например, ст. 77, 221¹ УК.

Нуждаются в совершенствовании и санкции. В действующем праве рассматриваемое преступление наказывается лишением свободы на срок от 3 до 15 лет со ссылкой на срок до 5 лет или без таковой. Что касается ссылки, то в изученных делах не было ни одного случая применения данного вида наказания и это

соответствует общей тенденции отказа от этого вида наказания. Оно не предусмотрено Основами и поэтому вообще не может фигурировать в санкциях уголовных законов.

Лишение свободы в санкции ст. 78 УК имеет весьма широкий диапазон. Однако практика применения наказания показала, что лишение свободы назначалось, как правило, ближе к минимуму санкции статьи (94 % всех изученных дел); суды широко используют ст. 44 УК УССР (по каждому пятому делу); часто применяется условное осуждение к лишению свободы с обязательным привлечением к труду. Такая тенденция практики означает, что между пределами наказания в виде лишения свободы, указанного в санкции ст. 78 УК УССР, и действительным его применением имеется явное несоответствие, свидетельствующее о чрезмерной суровости этой санкции. В соответствии с Основами за данное преступление вообще не может быть установлено наказание свыше десяти лет.

Требования дальнейшей гуманизации определяют и необходимость иного построения санкций за данное преступление.

В первой части соответствующей статьи УК, где будет установлена ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств, которое не повлекло, не создавало угрозу наступления крушения поезда, аварии корабля и т. п. последствий, санкция должна включать исправительные работы на срок до 2 лет, ограничение свободы на срок до 3 лет, лишение свободы на срок до 5 лет. Такая санкция исключит необходимость прибегать к применению ст. 45 Основ и обеспечит необходимую индивидуализацию наказания. В ч. 2, в которой будет предусмотрена ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств, повлекшее крушение поезда, аварию корабля и т. п. последствия, в санкции следует установить лишение свободы на срок от 5 до 10 лет.

С учетом высказанных предложений, норма может быть изложена в новом уголовном законодательстве следующим образом: «Статья ... Повреждение путей сообщения и транспортных средств.

Умышленное разрушение или повреждение путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава или судов, средств связи или сигнализации, а равно иное воздействие на указанные предметы, которое могло повлечь крушение поезда, аварию корабля, катастрофу летательного аппарата или иные тяжкие последствия в сфере безопасности движения, — наказываются исправительными работами на срок до 2 лет или ограничением свободы на срок до 3 лет, или лишением свободы на срок до 5 лет.

Те же действия, повлекшие последствия, указанные в части 1 настоящей статьи, — наказываются лишением свободы на срок от 5 до 10 лет».

Список литературы: 1. Куринов Б. А. Квалификация транспортных преступлений. М., 1965. 2. Матышевский П. С. Уголовно-правовая охрана социалисти-

А. И. ПЕРЕПЕЛИЦА, канд. юрид. наук

Харьков

ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА МЕЛКОЕ ХИЩЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ИЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО ИМУЩЕСТВА

В ст. 51 КоАП УССР предусмотрена административная ответственность за мелкое хищение государственного или общественного имущества, совершенное путем кражи, присвоения, растраты, злоупотребления служебным положением или мошенничества. Мелким считается хищение, если стоимость похищенного не превышает пятидесяти рублей. Учитываются также количество похищенных предметов в натуре (вес, объем) и значимость их для народного хозяйства. За такое же деяние установлена ответственность и в ст. 85 УК УССР, если мелкое хищение совершено лицом, «к которому с учетом обстоятельств дела и личности не могут быть применены меры общественного воздействия или административного взыскания». Получается, что одно и то же деяние в законодательстве расценивается и как преступление и как административное правонарушение. В данной связи прежде всего следует заметить, что существуют деяния, которые по степени общественной опасности находятся на границе преступления и административного проступка, на что еще в начале шестидесятых годов обратил внимание А. Е. Лунев.* Степень общественной опасности подобных деяний такова, что законодатель с учетом уровня развития общества, криминогенной обстановки, различных негативных и позитивных процессов может отнести их либо к преступлениям, либо к административным деликтам. К. Маркс отмечал, что «... от официального общества до некоторой степени зависит квалификация некоторых нарушений установленных им законов как преступлений или только как проступков. Это различие терминологии является далеко не безразличным, ибо оно решает тысячи человеческих судеб и определяет нравственную физиономию общества»**. Однако законодатель, стремясь к наиболее оптимальному варианту борьбы с такими общественно опасными деяниями, может пойти и по иному пути: признать их одновременно преступлением и административным проступком. В таких ситуациях между администра-

* Лунев А. Е. Административная ответственность за правонарушения. М., 1961. С. 44.

** Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 13. С. 516.