

На правах рукописи

Токманцев Денис Валерьевич

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРА-
ВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕ-
ЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО ИЛИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Специальность 12.00.08 – уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Красноярск 2008

Работа выполнена на кафедре уголовного права и криминологии
Сибирского юридического института МВД России (г. Красноярск)

Научный руководитель кандидат юридических наук, доцент
Мальков Сергей Михайлович

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор
Шеслер Александр Викторович

кандидат юридических наук
Агильдин Владимир Валерьевич

Ведущая организация **Дальневосточный юридический
институт МВД России
(г. Хабаровск)**

Защита состоится 19 января 2009 г. в 15.00 часов на заседании
диссертационного совета ДМ 212.099.14 при Сибирском федераль-
ном университете по адресу: 660075, г. Красноярск, ул. Маерчака, 6,
ауд. 4-09.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Сибирского
федерального университета

Автореферат разослан «___» декабря 2008 г.

**Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент**



В.В. Питецкий

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Обеспечение национальных интересов и безопасности Российской Федерации – залог динамичного развития России в XXI веке.¹ Поэтому не случайно ежегодные послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации² и его выступление на расширенном заседании Государственного совета Российской Федерации «О стратегии развития России до 2020 года»³ ориентированы на потребности, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности, общества и государства.

В связи с этим особого внимания заслуживает состояние защищенности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, так как эти виды транспорта, составляя основу транспортной системы, охватывают все сферы общественного производства, распределения и обмена, обеспечивают выход на мировой рынок,⁴ тем самым способствуют реализации национальных интересов.

Поэтому вопросы защиты жизненно важных интересов граждан в сфере безопасного движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта приобретают особое значение, а их решение, учитывая проблемы обеспечения безопасности транспортной индустрии, а также меняющиеся правовые, экономические и технические условия XXI века, приобретает статус одной из главных государственных задач.

Прежде всего речь идет о совершенствовании правовой базы, так как она выступает основой общественной безопасности в сфере функционирования транспорта. Несовершенство уголовно-правового регулирования безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта является причиной следственных и судебных ошибок, снижает эффективность предупреждения нарушений правил безопасности функционирования транспорта и уровень защищенности жизненно важных интересов граждан.

¹ Концепция национальной безопасности Российской Федерации : утв. указом Президента РФ от 17 декабря 1997 № 1300 // Российская газета. – 1997. – 26 декабря.

² Российская газета. – 2008. – 6 ноября.

³ Российская газета. – 2008. – 9 февраля.

⁴ См.: Путин, В.В. Стратегическое планирование воспроизводства минерально-сырьевой базы региона в условиях формирования рыночных отношений (Санкт-Петербург и Ленинградская область) : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / В.В. Путин. – СПб, 1997. – С. 12.

Недостаточная эффективность уголовно-правовых средств обеспечения безопасности функционирования железнодорожного, воздушного и водного транспорта обусловлена не только ошибками, допущенными на начальном этапе проведения реформ, но и тем, что, несмотря на значительный объем исследований по вопросам уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации указанных видов транспорта, в уголовно-правовой науке нет единой точки зрения на правовую природу этого преступления, ряду вопросов недостаточно уделено внимания, а некоторые вообще не разрабатывались. Кроме того, основные исследования, посвященные проблеме безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (Н.С. Алексева, Н.Н. Белокобыльского, И.А. Дришлюка, А.А. Нерсеяна, А.И. Плотникова, В.Г. Старкова, О.С. Тягунова, А.И. Чучаева, В.Е. Эминова) не учитывают современных социально-экономических и правовых реалий, а также технических достижений последних лет, так как выполнены в 1960-1990 гг. и основаны на положениях утратившего силу УК РСФСР 1960 г. В то же время современная правоприменительная практика требует решения ряда вопросов, связанных с реализацией уголовной ответственности за данное преступление.

В настоящее время на монографическом, в том числе диссертационном, уровне отдельные аспекты проблемы нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта затронуты в работах С.К. Балашова, Т.А. Батровой, А.И. Коробеева, К.Н. Терентьева, С.В. Трофименко, С.В. Трофимова, И.М. Тяжковой.

Отдавая должное вкладу ученых в разработку отдельных вопросов уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, необходимо обратить внимание на то, что на сегодняшний день остаются неосвещенными ряд теоретических и практических проблем. Представляется, что высказанные ранее суждения по отдельным вопросам небесспорны и требуют дополнительной научной разработки. Кроме того, в существующих трудах есть множество противоречивых и взаимоисключающих толкований и предложений об унификации нормы, устанавливающей ответственность за анализируемое преступление.

Таким образом, уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта нуждается в дальнейшем совершенствовании, что повысит качество уголовного закона и эффективность правоприменения в борьбе с преступными нарушениями правил безопасности функционирования транспорта.

Объектом диссертационного исследования является совокупность общественных отношений, складывающихся в процессе уголовно-правового обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Предмет исследования – уголовно-правовая норма, устанавливающая ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта в России; тенденции ее развития и правоприменительная практика по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Цель диссертационного исследования состоит в восполнении теоретических пробелов в регламентации уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, в разработке предложений законодательского характера, а также в выработке рекомендаций, направленных на разрешение существующих в правоприменительной практике проблем.

Достижение указанной цели обеспечивается решением следующих задач:

- изучение эволюции законодательства, устанавливающего уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта в России;
- анализ криминологических оснований уголовно-правового запрета на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта;
- юридический анализ действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за данное преступление;
- уточнение понятийного аппарата уголовно-правовой нормы, закрепленной в ст. 263 УК РФ;
- обобщение практики применения уголовного закона по данной категории дел;
- рассмотрение проблемных вопросов уголовной ответственности и спорных вопросов квалификации данного деяния;
- анализ карательной практики за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта;
- разработка предложений по совершенствованию рассматриваемой уголовно-правовой нормы;
- обоснование рекомендаций правоприменительного характера по вопросам уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Методологическую основу исследования составляют положения теории научного познания общественных процессов и правовых явлений. Методологически значимыми явились положения процесса криминализации (И.И. Карпец, П.С. Тоболкин, В.Д. Филимонов), общей теории квалификации преступлений (В.Н. Кудрявцев, Б.А. Куринов), концепции причинной связи (М.И. Ковалев, В.Б. Малинин, А.А. Пионтковский, Т.В. Церетели), учения о наказании (Л.В. Багрий-Шахматов, В.И. Горобцов, А.И. Марцев, В.А. Никоннов) и назначении наказания (А.С. Горелик, В.П. Малков).

Методику исследования, наряду с общенаучными методами, составили частнонаучные: историко-правовой, сравнительно-правовой, системно-структурный, статистический, а также эмпирические: опрос (анкетирование, интервьюирование) и анализ документов (уголовных дел, официальных отчетов, заключений и писем).

Теоретическую основу исследования составили труды упомянутых ранее ученых, а также работы в области уголовно-правовых и криминологических проблем борьбы с преступностью: С.В. Векленко, А.В. Галаховой, М.С. Гринберга, П.С. Дагеля, В.И. Жулева, С.Н. Захарова, С.А. Зенцовой, В.Е. Квашиса, Н.И. Коржанского, А.И. Коробеева, Ю.С. Котковой, А.Ю. Кошелевой, Н.Ф. Кузнецовой, В.В. Кузнеченко, Б.А. Куринова, В.В. Лунеева, В.В. Мальцева, А.В. Наумова, В.А. Нерсесяна, Б.С. Никифорова, Б.Я. Петелина, В.В. Питецкого, А.И. Рарога, С.В. Склярова, Н.С. Таганцева, А.Н. Тарбагаева, В.Я. Тация, А.А. Тер-Акопова, Е.А. Фролова, Д.О. Хан-Магомедова, С.В. Чубракова, М.Д. Шаргородского, А.В. Шеслера, Н.В. Щедрина, Н.Н. Ярмыша и других ученых.

Кроме того, использованы работы по истории государства и права и психологии.

Нормативную базу исследования составили Конституция РФ, федеральные законы, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, а также руководящие постановления Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР, Российской Федерации, ведомственные нормативные акты.

Научная обоснованность и достоверность исследования определяется эмпирической базой исследования, включающей фактический материал о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, собранный на территории Республик Удмуртия и Хакасия, Красноярского и Краснодарского краев, Архангельской, Владимирской, Кемеровской и Оренбургской областей.

По специально разработанной программе изучены:

– статистические данные о количестве зарегистрированных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодо-

рожного, воздушного или водного транспорта и лиц, их совершивших, в Российской Федерации в 1997-2007 гг.;

- сведения, полученные в результате анализа 40 архивных уголовных дел, рассмотренных судами первой и второй инстанций;

- обзоры Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Межгосударственного авиационного комитета о состоянии безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (1997-2007 гг.);

- результаты расследований 48 авиационных происшествий и катастроф, проведенных Комиссией Межгосударственного авиационного комитета;

- опубликованная практика Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта;

- данные о лицах, осужденных за совершение указанного преступления, за 1997-2007 гг.;

- итоги анкетирования 110 сотрудников судебных и правоохранительных органов по проблемам уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта;

- данные интервьюирования 350 граждан по вопросам опасности нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Кроме того, в работе использованы результаты исследований, проведенных другими авторами.

Научная новизна исследования заключается в том, что на основе анализа уголовного законодательства, практики его применения, существующих точек зрения и собственного видения проблем автор осуществил комплексное исследование теоретических и практических проблем уголовно-правовой борьбы с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта и определил пути их решения. Поднятые соискателем проблемы уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта и алгоритм их решения не были объектом и предметом проведенных ранее исследований и недостаточно разработаны в теории уголовного права. Это позволило сформулировать ряд новых по содержанию и обоснованию теоретических выводов, законодотворческих и практических предложений, методических рекомендаций.

Более конкретно новизна работы представлена в **положениях, выносимых на защиту**:

1. Генезис уголовно-правовой нормы обеспечивающей безопасность функционирования железнодорожного, воздушного или водного транспорта, детерминирован объективно закономерными изменениями приоритетов государства в сфере обеспечения общественной безопасности, продиктованными социально-политическими условиями его развития, и свидетельствует об отклонении уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта от направления эффективной дифференциации.

2. Уголовно-правовой запрет на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта является отражением происходящих в обществе процессов, дающих основания для защиты общественных отношений от преступных посягательств. Обеспечивая уголовно-правовую охрану, государство реализует свои внутренние и внешние функции, что, в свою очередь, способствует обеспечению общественной безопасности.

3. Преступление, предусмотренное ст. 263 УК РФ, многообъектное. Непосредственным объектом выступают общественные отношения, складывающиеся в сфере общественной безопасности в связи с деятельностью субъектов общественных отношений по поводу движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта и обеспечивающие иные правоохраняемые интересы. Эта деятельность имеет правовую оболочку, которую образует совокупность норм, регулирующих должный порядок деятельности по поводу безопасности функционирования железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

4. Для анализируемого преступления характерны единые уголовно-правовые признаки предмета:

– целевой признак – предназначен для обеспечения потребностей граждан, организаций и государства в перевозках, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками, и их безопасности;

– правовой признак – движение и эксплуатация подчинены правилам безопасности, закрепленным в системе федеральных законов, ведомственных и локальных нормативных правовых актов;

– структурный признак – включает железнодорожный подвижной состав, воздушные, речные или морские суда, а также пути их сообщения (железнодорожные (рельсовые), воздушные или водные) и другие объекты транспортной инфраструктуры, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации указанных транспортных средств.

5. Для унификации и совершенствования квалификации необходимо:

5.1) внести в название и диспозицию ст. 263 УК РФ наряду с союзом «и» союз «или» при указании на действия (бездействие), образующие данное преступление;

5.2) закрепить легальное (официальное) понятие предмета преступления в виде примечания к ст. 263 УК РФ.

6. В целях дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта целесообразно:

6.1) установить уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, если это могло повлечь тяжкий вред здоровью или смерть человека, сформулировать данный состав как формальный;

6.2) усилить уголовную ответственность за совершение рассматриваемого преступления в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, посредством установления соответствующего квалифицирующего признака;

6.3) установить уголовную ответственность за неосторожные и умышленные преступления в разных статьях УК РФ.

7. Механизм невиновного причинения вреда по психофизиологическому основанию представляет собой объективный процесс возникновения и развития экстремальных условий или нервно-психических перегрузок, вызывающих нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта или осложняющих характер ранее допущенных нарушений и одновременно предъявляющих повышенные требования к психофизиологическим качествам лица, заканчивающийся наступлением общественно опасных последствий. Его основу составляют несоответствие психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам, не обусловленное предшествующим осознанным поведением субъекта, а также экстремальные условия или нервно-психические перегрузки, возникшие по объективным причинам и не являющиеся следствием нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

8. Субъект преступления должен иметь правовую включенность в структуру общественных отношений, складывающихся в сфере общественной безопасности по поводу движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта. Возраст, с которого наступает уголовная ответственность, опосредован видом транспорта (классом транспортного средства), выступающего предметом преступления.

9. Изложить статью 263 УК РФ в следующей редакции:

Статья 263. Умышленное нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта

1. Умышленное нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это могло повлечь тяжкий вред здоровью или смерть человека, –

наказывается ...

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, а) совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ;

б) повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью, –

наказывается ...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, а) совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью;

б) повлекшее по неосторожности смерть человека, –

наказывается ...

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, а) совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, повлекшее по неосторожности смерть человека;

б) повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается ...

5. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается ...

Примечание. Под железнодорожным, воздушным или водным транспортом в настоящей статье и в ст. 263¹ настоящего Кодекса понимаются железнодорожный подвижной состав, воздушные, речные или морские суда, а также пути их сообщения (железнодорожные (рельсовые), воздушные или водные) и другие объекты

транспортной инфраструктуры, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации указанных транспортных средств.

10. Дополнить УК РФ статьей 263¹ следующего содержания:

Статья 263¹. Нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта по неосторожности

1. Нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта по неосторожности лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это могло повлечь тяжкий вред здоровью или смерть человека, – наказывается ...

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, а) совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ;

б) повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью, – наказывается ...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, а) совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью;

б) повлекшее по неосторожности смерть человека, – наказывается ...

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, а) совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, повлекшее по неосторожности смерть человека;

б) повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, – наказывается ...

5. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, – наказывается ...

11. Система санкций исследуемой нормы нуждается в совершенствовании. Виды наказания за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта должны определяться исходя из характера и степе-

ни общественной опасности деяния. В связи с этим необходимо введение таких наказаний, как обязательные работы, а также лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, в санкции всех частей.

12. Карательная практика за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта свидетельствует о неоднозначном подходе судов к назначению наказания, характеризующемся либо излишней либеральностью, либо неоправданным завышением сроков наказания. Эффективность карательного воздействия должна базироваться на единообразной и объективной практике назначения наказания, что будет способствовать адекватной реализации уголовной ответственности.

Теоретическое значение работы заключается в научных выводах и предложениях по совершенствованию уголовно-правового запрета на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта и их использовании для дальнейшей теоретической и научно-исследовательской разработки данной проблемы.

Практическая значимость работы заключается в возможности использования положений, выводов и предложений, сформулированных по результатам исследования:

- в законотворческой деятельности по совершенствованию действующего уголовного законодательства;
- при разработке положений проекта постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации;
- в правоприменительной деятельности судов и правоохранительных органов в целях разрешения проблемных ситуаций, возникающих в процессе применения уголовно-правовой нормы о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, в том числе и при назначении наказания;
- в преподавании курса уголовного права, а также в системе подготовки и повышения квалификации работников судов и правоохранительных органов.

Апробация результатов диссертационного исследования. Основные теоретические положения и результаты освещались на международных научных и научно-практических конференциях «Актуальные проблемы борьбы с преступностью в Сибирском регионе» (Красноярск, 2006-2007), «Наука и технологии: шаг в будущее» (Белгород, 2006), конференции с международным участием «Актуальные проблемы борьбы с преступностью в Сибирском регионе» (Красноярск, 2008), всероссийских научных конференциях

«Молодежь и наука – третье тысячелетие» (Красноярск, 2005-2006), региональной научно-практической конференции «Уголовное право на рубеже тысячелетий» (Тюмень, 2007).

По результатам исследования подготовлены аналитический обзор и методические рекомендации, которые внедрены в правоприменительную деятельность Ужурского районного суда Красноярского края, Енисейской транспортной прокуратуры, прокуратуры закрытого административно-территориального образования г. Зеленогорска Красноярского края, а также в учебный процесс Барнаульского, Сибирского и Тюменского юридических институтов МВД России.

Основные положения исследования отражены в двенадцати научных публикациях общим объемом 2,8 п.л., в том числе в журнале, включенном в перечень ведущих рецензируемых научных журналов для опубликования основных научных результатов диссертаций, – «Вестник Красноярского государственного университета» (2006. – № 6/2).

Структура диссертации определена целями, задачами и логикой исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, объединяющих восемь параграфов, заключения, библиографического списка и приложений.

Содержание работы

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, определяются объект, предмет цель и задачи исследования, методологическая, теоретическая и эмпирическая основы работы, научная новизна, теоретическая и практическая значимость, апробация результатов исследования, сформулированы основные положения, выносимые на защиту.

Первая глава – «Историческая и криминологическая обусловленность уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта» – состоит из двух параграфов.

Первый параграф – «Становление и развитие уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта в России» – посвящен исследованию исторических предпосылок уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта в России.

Диссертант полагает, что становление уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации

транспорта связано с развитием судоходства и отражено в Указе «О порядке судоходства по Волге, Тверце и прочим рекам в С.-Петербург и о правилах выгрузки на зимовье и нагрузки товаров и припасов» (1759 г.) и принятых в последующем Уставе купеческого водоходства (1781 г.) и Правилах для судоходства (1809 г.). Указанные документы регламентировали правила безопасности судоходства и устанавливали наказания за их нарушение.

Дальнейшее развитие уголовной ответственности в дореволюционный период автор связывает со становлением железнодорожного транспорта и объединением карательных постановлений о нарушениях правил безопасности мореплавания и управления локомотивами в Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. и принятом после его отмены Уголовном уложении 1903 г. При этом подчеркивается, что Уголовное уложение 1903 г. не связывало ответственность за рассматриваемое преступление исключительно с фактически наступившими материальными последствиями и, кроме того, дифференцировало ответственность за умышленные и неосторожные нарушения правил безопасности движения транспорта.

В работе отмечается, что опыт регламентации уголовно-правового запрета на нарушение правил безопасности движения транспорта дореволюционного периода позволил более унифицированно подойти к уголовной ответственности за данные преступления в советский и постсоветский периоды, однако не предопределил направление ее дальнейшего развития. Автор связывает это с изменением в послереволюционный период государственных приоритетов в сторону особой охраны завоеваний революции и лишь попутной охраной безопасности транспорта посредством уголовной ответственности за контрреволюционные преступления.

Соискатель полагает, что значительная роль железнодорожного, воздушного и водного транспорта в обеспечении обороноспособности страны в период Великой Отечественной войны, а также в развитии народного хозяйства в послевоенные годы предопределила дальнейшие изменения уголовной ответственности за нарушение правил безопасности его функционирования, связанные с ужесточением санкций (1943 г.), дифференциацией ответственности военнослужащих (1957 г.), отнесением указанных нарушений к числу государственных преступлений (1958 г.).

Гарантии обеспечения жизненно важных интересов личности в сфере функционирования транспорта предопределили в качестве приоритетного направления организационно-правовое усиление борьбы с общественно опасными посягательствами на безопасность транспорта, что, как отмечается в работе, обусловило существенные изменения уголовной ответственности за нарушение правил безо-

пасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, нашедшие отражение в ст. 263 УК РФ.

Второй параграф – **«Криминологические основания уголовно-правового запрета на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»** – посвящен основаниям, обуславливающим уголовно-правовой запрет на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Аргументируется, что уголовно-правовой запрет на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта обусловлен системой оснований, имеющих различное значение в механизме обусловленности уголовно-правового запрета: общественная опасность преступления; общественное мнение; результаты (данные) официальной статистики; территориальная распространенность данных деяний; мнение сотрудников правоохранительных органов; неэффективность административной ответственности и дисциплинарных мер в предупреждении нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, создающих опасность жизни и здоровью людей.

Автор выделяет в качестве основного фактора установления уголовно-правового запрета общественную опасность нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, проявляющуюся в способности производить в обществе существенные отрицательные изменения (вредоносность) и одновременно выступать источником (причиной) совершения новых нарушений правил безопасности функционирования транспорта (прецедентность).

Обосновывая негативное морально-психологическое воздействие нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта на граждан, соискатель полагает, что оно определяет общественное мнение о необходимости уголовно-правовой защиты общественной безопасности от подобного преступного поведения, побуждающее правотворческую деятельность по установлению уголовно-правового запрета и тем самым выступающее одним из оснований его необходимого и обоснованного существования.

На основе анализа данных официальной статистики автор приходит к выводу о том, что, несмотря на предпринимаемые государством меры, уровень безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта низкий, имеются предпосылки роста аварийности. Подчеркивается, что основной причиной транспортных происшествий является нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта лицами, обязан-

ными их соблюдать в силу занимаемой должности или выполняемой работы.

Обоснованность установления уголовно-правового запрета на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта соискатель подтверждает данными анализа сведений, полученных при интервьюировании 110 работников судебных и правоохранительных органов по проблемам уголовной ответственности за рассматриваемое деяние. Автором было предложено оценить актуальность проблем борьбы с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта по 10-балльной шкале. Средний балл составил 7,8.

Учитывая то, что значительная часть осужденных за совершение преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, ранее подвергались административным наказаниям и дисциплинарным взысканиям за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, диссертант приходит к выводу о том, что административная ответственность и дисциплинарные меры не создают прецедента недозволенности указанных нарушений.

Вторая глава – «Юридический анализ состава нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта» – состоит из четырех параграфов.

Первый параграф – **«Объект и предмет нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»** – посвящен вопросам содержания объекта и предмета исследуемого состава преступления.

Соискатель полагает, что непосредственный объект преступления не ограничивается общественными отношениями, складывающимися в сфере общественной безопасности в связи с деятельностью субъектов по поводу движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, и дополнительно включает отношения, обеспечивающие правоохраняемые интересы личности, экономики, экологии, государственной власти и военной службы.

Конкретизируя объект преступления, диссертант указывает, что наряду с социальной связью, участниками и предметом отношений он имеет правовую оболочку, отражающую его внешнюю форму через совокупность норм, регулирующих должный порядок деятельности субъектов по поводу безопасного функционирования транспорта.

Исследовав структуру общественных отношений, автор приходит к выводу о том, что вред общественной безопасности причиняется путем разрыва социальной связи невыполнением или ненадлежащим выполнением предписаний правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта либо совершением запрещенных ими действий лицом, юридически включенным в общественные отношения, складывающиеся в сфере безопасного функционирования транспорта, и в силу этого обязанным их соблюдать.

Аргументируя, что уголовно-правовое понимание транспорта должно вытекать из его смысла, закрепленного отраслевым законодательством, и опосредоваться объектом преступления, соискатель выделяет признаки предмета рассматриваемого преступления: целевой (предназначен для обеспечения потребностей физических лиц, коллективных субъектов и государства в перевозках, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками, и их безопасности); правовой (движение и эксплуатация подчинены правилам безопасности закрепленным в системе федеральных законов, ведомственных и локальных нормативно-правовых актов); структурный, элементы которого (железнодорожный подвижной состав, воздушные, речные или морские суда, а также пути их сообщения (железнодорожные (рельсовые), воздушные или водные) и другие объекты транспортной инфраструктуры, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации указанных транспортных средств) являются альтернативными. Автор полагает, что признаки предмета преступления должны входить в предмет доказывания по данной категории дел.

Второй параграф – **«Объективная сторона нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»** – раскрывает содержание обязательных признаков объективной стороны рассматриваемого посягательства.

Отстаивается положение, согласно которому деяние как признак объективной стороны рассматриваемого преступления может быть выражено как в виде нарушения правил безопасности движения транспорта (установленного порядка перемещения транспорта по соответствующим путям сообщения), так и в виде нарушения правил его эксплуатации (установленного порядка использования и технического обслуживания). При этом обращается внимание на дефект юридической техники, состоящий в использовании соединительного союза «и» между понятиями «движение» и «эксплуатация» транспорта.

Автор определяет нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта как невыполнение или ненадлежащее выполнение этих правил либо совершение запрещенных ими действий. При этом отмечается, что значительное число нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта проявляются и в действии, и бездействии, чем существенно усложняется структура противоправного поведения.

Обосновывая повышенную общественную опасность нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, совершенных в состоянии опьянения, через тяжесть возможных последствий, негативные изменения в психической и физической деятельности, повышающие вероятность причинения вреда, прецедентность, сознательность потребления алкоголя, а также учитывая их распространенность, зарубежный опыт, профессиональное мнение и тенденции законотворческой деятельности, автор предлагает внести в УК РФ изменения, направленные на усиление уголовной ответственности за подобные нарушения.

Обращая внимание на то, что правила безопасности формируются на основе объективных познаний о действиях (бездействиях), совершение или не совершение которых создает высокую вероятность наступления вредных последствий, на целесообразность надления нормы ст. 263 УК РФ функцией активного предотвращения последствий, а также исходя из того, что основное последствие нарушения составляют негативные изменения в объекте преступления и правовой оболочке, а материальный вред является дополнительным, диссертант полагает необходимым построение формального состава рассматриваемого преступления.

В работе определена особенность причинной связи в рассматриваемом преступлении, заключающаяся, по мнению автора, в том, что она включает две причины – физическую (эмпирическую), являющуюся фактической причиной общепасного последствия и одновременно следствием теоретической причины, – юридической (нормативной) причины общепасных последствий. На основе этого соискатель приходит к выводу о том, что механизм причинения вреда представляет последовательный процесс возникновения юридической (теоретической) причины и перехода ее в физическую (эмпирическую) причину, порождающих следствие, и представляет схематическую модель процесса причинения вреда при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Модель процесса причинения вреда

Теоретическая конструкция причинения			
Причинный комплекс		Генетический процесс порождения причиной следствия	Последствие
Юридическая причина – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта	Физическая причина – воздействие предметов материального мира на телесную сферу человека	Причинение различных травм	Тяжкий вред здоровью или смерть человека
Эмпирическая конструкция причинения			

Третий параграф – **«Субъективная сторона нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»** – посвящен вине и мотивам нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Отмечается, что содержание субъективной стороны рассматриваемого преступления закреплено в его законодательной конструкции как неосторожное отношение лица к общественно опасным последствиям, наступившим в результате нарушения им правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Подчеркивается, что форма вины при существующей конструкции нормы определяется психическим отношением лица к общественно опасным последствиям; законодатель не указывает на внутреннее отношение лица к своему действию (бездействию) – нарушению правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Аргументируется необходимость установления и законодательного закрепления внутреннего отношения субъекта не только к последствиям, но и к действиям. Автор полагает, что это позволит не только более полно раскрыть психическое отношение виновного к наступившим последствиям, дифференцировать ответственность и индивидуализировать наказание, но и сместить акцент с предупреждения последствий на предупреждение самих нарушений и тем самым обеспечить эффективную защищенность как основного, так и дополнительных объектов уголовно-правовой охраны.

Обращая внимание на то, что движение и эксплуатация железнодорожного, воздушного или водного транспорта характеризуются высокой вероятностью возникновения экстремальных условий и нервно-психических перегрузок, диссертант акцентирует внимание на механизме невиновного причинения вреда по психофизиологическому основанию. Его основу, по мнению автора, составляют несоответствие психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам, не обусловленное предшествующим осознанным поведением субъекта, а также экстремальные условия или нервно-психические перегрузки, возникшие по объективным причинам и не являющиеся следствием нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

В работе рассматриваются мотивы как обязательный элемент сознания и воли лица, допускающего нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, для обеспечения индивидуализации наказания. Исследование мотивов нарушений позволило соискателю заключить, что рассматриваемое деяние характеризуется полимотивацией, основу которой (52%) составляют социально-нейтральные мотивы: надежда на правильные действия других лиц (38%), желание упростить, облегчить свои профессиональные обязанности (26%), отдохнуть (15%).

Четвертый параграф – **«Субъект нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»** – посвящен признакам субъекта рассматриваемого преступления.

Автор приходит к выводу о том, что возраст субъекта рассматриваемого общественно опасного деяния опосредуется видом транспорта (классом транспортного средства), и указывает, что субъектом нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта (за исключением сверхлегкой авиации) является лицо, достигшее 18 лет, сверхлегкой авиации – 16 лет. Не соглашаясь с необходимостью законодательного повышения возраста уголовной ответственности за рассматриваемое преступление, соискатель резюмирует, что установленный в настоящее время УК РФ возраст субъекта (16 лет – ч. 1 ст. 20 УК РФ) вполне согласуется с отраслевым законодательством в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта и не может отрицательно сказаться на практике применения нормы и ее эффективности.

Диссертант отмечает, что наряду с общими признаками субъект преступления обладает дополнительным (специальным) признаком (обязанность лица соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации конкретного вида транспорта или в силу выполняемой

работы, или в силу занимаемой должности), содержание которого детерминировано качествами объекта преступления, особенностями участников, входящих в структуру охраняемых общественных отношений.

Обосновывается, что суть специального признака субъекта преступления определяется его правовой включенностью в общественные отношения, складывающиеся в сфере общественной безопасности по поводу безопасного функционирования железнодорожного, воздушного или водного транспорта, вытекающей из осуществляемой лицом деятельности в сфере функционирования транспорта, обусловленной правом управления транспортным средством, его движением и (или) эксплуатации соответствующего вида транспорта. В связи с этим автор полагает, что фактическая (не правовая) включенность в систему рассматриваемых отношений исключает лицо из числа субъектов преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, но не из круга лиц, подлежащих ответственности по общим нормам УК РФ.

Третья глава – «Наказание за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта» – состоит из двух параграфов.

Первый параграф – **«Теоретические вопросы и проблемы наказания за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»** – посвящен содержанию и совершенствованию санкции исследуемой нормы.

Обращается внимание на то, что санкции ст. 263 УК РФ являются необоснованно ограниченными по видам наказания, предусматривая в качестве основного наказания лишение свободы. Вместе с тем, по мнению соискателя, расчет только на лишение свободы в борьбе с преступными нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта совершенно не оправдан и не способствует достижению целей общей и частной превенций. Поэтому обосновывается необходимость уменьшения доли лишения свободы в санкциях ст. 263 УК РФ и законодательного расширения числа альтернативных лишению свободы и дополнительных наказаний.

Автор считает, что воздействие на правовой статус виновного, в условиях возрастающей социальной ценности прав и свобод создает более широкие возможности превенции, чем воздействие на его личность. В связи с этим, а также учитывая, что лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью налагает ограничения на права свободно распоряжаться своими способностями к труду, выбирать род деятельности и про-

фессию, играющие значительную роль в жизнедеятельности лиц, включенных в систему рассматриваемых отношений, предлагается включить это наказание в санкции всех частей ст. 263 УК РФ. В том числе предлагается дополнить все санкции рассматриваемой нормы наказанием в виде обязательных работ, что обосновывается общемировой тенденцией замены лишения свободы альтернативными видами наказаний, трудностями исполнения других альтернативных видов наказаний, сложившимся в обществе представлением о труде как основном средстве исправления, карательным содержанием обязательных работ и их эффективностью.

Исследование ограничения пределов основного наказания (лишения свободы) позволило соискателю выявить ряд характерных черт санкций исследуемой нормы: более строгий характер по отношению к санкциям общих норм и менее строгий по отношению к санкциям ряда специальных норм, предусматривающих ответственность за нарушение правил общественной и экологической безопасности, обращения с оружием и предметами, представляющими повышенную опасность; тождественность пределов лишения свободы пределам, установленным за иные посягательства на безопасность функционирования транспорта; непропорциональное увеличение медианы санкций ст. 263 УК РФ; расположенность нижних сроков лишения свободы в таких пределах, что за разные по общественной опасности посягательства может быть назначено одинаковое наказание.

Второй параграф – **«Карательная практика за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»** – посвящен практике назначения наказания за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

На основе исследования архивных уголовных дел соискатель приходит к выводу о том, что в качестве основного наказания за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта 85% осужденным назначалось лишение свободы, 12% – исправительные работы, 3% – штраф. При этом подчеркивается, что ни исправительные работы, ни штраф прямо не предусмотрены в санкции ст. 263 УК РФ и назначались на основании ст. 64 УК РФ как наказания более мягкие, чем предусмотренные ст. 263 УК РФ. Отмечается, что только 12% осужденным наряду с основным наказанием назначалось дополнительное в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Анализ приговоров свидетельствует о назначении подавляющему большинству виновных (79%) условного осуждения, что, по

мнению автора, не отвечает цели восстановления социальной справедливости. Соискатель считает, что суды вынуждены переходить эту черту из-за того, что санкции ч. 2 и ч. 3 ст. 263 УК РФ не предусматривают возможности назначения наказаний, не связанных с лишением свободы. Диссертант делает вывод о том, что условное осуждение рассматривается судами как одно из наиболее реальных альтернатив лишению свободы.

Обращается внимание на размер назначенного лишения свободы. Максимальный предел лишения свободы по ч. 1 ст. 263 УК РФ (до двух лет) назначался 23% осужденным; по ч. 2 ст. 263 УК РФ (до пяти лет) – 8%. В значительном числе случаев назначенный срок лишения свободы не превышает одного года по ч. 1 ст. 263 УК РФ (77%); трех лет по ч. 2 ст. 263 УК РФ (75%). Верхний предел лишения свободы – до семи лет по ч. 3 ст. 263 УК РФ по изученным уголовным делам не назначался ни разу. Максимальный срок лишения свободы, который назначался по этой части, составляет пять лет. На основании этого соискатель приходит к выводу о расхождении между максимальным пределом санкции ч. 3 ст. 263 УК РФ и практикой ее применения. В связи с этим констатируется необходимость и целесообразность снижения верхнего предела лишения свободы.

Указывается, что минимальный срок лишения свободы два месяца (ч. 2 ст. 56 УК РФ) не назначался ни разу и составляет, как правило, один год – по ч. 1; два года – ч. 2; три года – ч. 3 ст. 263 УК РФ.

Подчеркивается, что по подавляющему числу уголовных дел назначенные судами сроки лишения свободы не выходят за пределы сроков, установленных в санкциях общих норм, предусматривающих ответственность за причинение тяжкого вреда здоровью или смерти по неосторожности вследствие ненадлежащего исполнения лицом своих профессиональных обязанностей (ч. 2 ст. 118 УК РФ – до одного года, ч. 2 ст. 109 УК РФ – до трех лет) и причинение смерти по неосторожности двум и более лицам (ч. 3 ст. 109 УК РФ – до пяти лет). Указанное предопределяет вывод о слишком лояльном подходе судов к назначению наказания.

Аргументируется вывод о том, что суды не в полной мере адекватно учитывают общественную опасность совершенного преступления. Результаты сравнения среднего срока назначенного наказания (лишения свободы) с медианами санкций позволило выявить, что среднее наказание, назначенное за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, выше медианы санкций. На неадекватности учета общественной опасности преступления, по мнению диссертанта, сказывается и противоречивая и неоднозначная практика уче-

та при назначении наказания психического отношения виновного к своему противоправному поведению, его мотивов, а также неосмотрительного поведения потерпевшего.

Обращаясь к обстоятельствам, смягчающим наказание, автор показывает, что при назначении наказания за рассматриваемое преступление суды, руководствуясь ч. 2 ст. 61 УК РФ, в основном учитывают обстоятельства, не входящие в перечень, предусмотренный ч. 1 ст. 61 УК РФ, характеризующие как личность виновного (46%), так и его постпреступное поведение (44%), а также условия совершения преступления (10%). Подчеркивается, что ни по одному из уголовных дел судом не было выявлено обстоятельств, отягчающих наказание.

В заключении в общем виде сформулированы выводы и предложения по результатам проведенного диссертационного исследования.

В приложениях представлены анкета, разработанная автором для анкетирования сотрудников судебных и правоохранительных органов по проблемам уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта; сводные данные по результатам анкетирования работников судебных и правоохранительных органов по проблемам уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, сводные данные по результатам интервьюирования населения об опасности нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях диссертанта:

Статьи в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертации:

1. Мальков, С.М. К вопросу об ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, создавшее опасность гибели людей / С.М. Мальков, Д.В. Токманцев // Вестник Красноярского государственного университета. – 2006. – № 6/2. – С. 107-109 (0,3 п.л.).

2. Токманцев, Д.В. К вопросу об ответственности лиц, нарушивших правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта в состоянии опьяне-

ния / Д.В. Токманцев // Вестник Красноярского государственного университета. – 2006. – № 6/2. – С. 115-117 (0,2 п.л.).

Иные научные публикации:

3. Токманцев, Д.В. Предпосылки уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта / Д.В. Токманцев // Уголовное право и современность : межвузовский сборник научных трудов. Вып. 9 / Сибирский юридический институт МВД России ; отв. ред. И.А. Кириллов. – Красноярск : Сибирский юридический институт МВД России, 2005. – С. 211-217 (0,3 п.л.).

4. Токманцев, Д.В. Субъект преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ / Д.В. Токманцев // Молодежь и наука – третье тысячелетие : сборник материалов Всероссийской научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых / сост. В.В. Сувейзда ; ГОУ ВПГО «ГУЦМиЗ», КРО НС «Интеграция». – Красноярск, 2005. – С. 164-167 (0,2 п.л.).

5. Токманцев, Д.В. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта : предпосылки уголовной ответственности / Д.В. Токманцев // Наука и технологии : шаг в будущее – 2006: материалы I Международной научно-практической конференции. Том 10. Право. – Белгород : Руснаучкнига, 2006. – С. 33-36 (0,2 п.л.).

6. Токманцев, Д.В. Становление и развитие в России уголовного законодательства, устанавливающего ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта / Д.В. Токманцев // Актуальные проблемы борьбы с преступностью в Сибирском регионе : сборник материалов международной научной конференции (16-17 февраля 2006 г.) : в 2 ч. / Сибирский юридический институт МВД России ; отв. ред. С.Д. Назаров. – Красноярск : Сибирский юридический институт МВД России, 2006. – Ч. 1. – С. 198-202 (0,2 п.л.).

7. Токманцев, Д.В. Воздушный транспорт как предмет преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ / Д.В. Токманцев // Право. Личность. Культура : сборник научных статей преподавателей и аспирантов юридического факультета КрасГАУ. Вып. 4 / отв. ред. В.А. Власов. – Красноярск, 2006. – С. 149-153 (0,2 п.л.).

8. Токманцев, Д.В. Особенности объективной стороны нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта / Д.В. Токманцев // Уголовное право и современность : межвузовский сборник научных трудов. Вып. 10 / Сибирский юридический институт МВД России ; отв. ред. И.А. Кириллов. – Красноярск : Сибирский юридический институт МВД России, 2006. – С. 139-145 (0,3 п.л.).

9. Токманцев, Д.В. Объект и предмет нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта по уголовному законодательству зарубежных стран / Д.В. Токманцев // Актуальные проблемы борьбы с преступностью в Сибирском регионе : сборник материалов международной научной конференции (15-16 февраля 2007 г.) : в 2 ч. / Сибирский юридический институт МВД России ; отв. ред. С.Д. Назаров. – Красноярск : Сибирский юридический институт МВД России, 2007. – Ч.1. – С. 218-220 (0,1 п.л.).

10. Токманцев, Д.В. Субъективная сторона нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта / Д.В. Токманцев // Актуальные проблемы уголовного права и правоприменительной практики : межвузовский сборник научных трудов / отв. ред. С.Д. Назаров ; Сибирский юридический институт МВД России ; – Красноярск : Сибирский юридический институт МВД России, 2007. – С. 170-174 (0,2 п.л.).

11. Токманцев, Д.В. К вопросу о наказуемости нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта по уголовному законодательству зарубежных стран / Д.В. Токманцев // Актуальные проблемы борьбы с преступностью в Сибирском регионе : сборник материалов научно-практической конференции с международным участием (14-15 февраля 2008 г.) : в 2 ч. / Сибирский юридический институт МВД России; отв. ред. С.Д. Назаров. – Красноярск : Сибирский юридический институт МВД России, 2008. – Ч.1. – С. 127-132 (0,3 п.л.).

12. Токманцев, Д.В. Понятие невиновного причинения вреда в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта / Д.В. Токманцев // Уголовное право на рубеже тысячелетий : материалы региональной научно-практической конференции (21 ноября 2007 г.) / под общ. ред. А.И. Числова и А.В. Шеслера. – Тюмень : Тюменский юридический институт МВД России, 2008. – С. 25-28 (0,3 п.л.).

Подписано в печать _____
Формат Р 60x84. Бумага типографская. Гарнитура Таймс.
Печать офсетная. Уч. изд. листов 1,43.
Тираж 130 экз. Заказ _____.

Отпечатано на участке оперативной полиграфии
Сибирского юридического института МВД России.
660050, г. Красноярск, ул. Кутузова, 6.

