

**КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЦ,
СОВЕРШИВШИХ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С НАРУШЕНИЯМИ ПРАВИЛ
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА В МОНГОЛИИ**

CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF PERSONS,
COMMITTED CRIMES RELATED TO VIOLATIONS OF TRAFFIC SAFETY RULES
AND OPERATION OF MOTOR TRANSPORT IN MONGOLIA

Д.Нямдорж

Научный сотрудник Научно-исследовательского института Университета внутренних дел Монголии, кандидат юридических наук, подполковник полиции

Nyamdorj D.

Researcher at the Research Institute of the University of Internal Affairs of Mongolia, Candidate of Law, Police Lieutenant Colonel

Аннотация: В статье рассматриваются вопросы предупреждения нарушений, правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также представлены основные направления профилактики транспортных преступлений Монголии.

Abstract: The article discusses the issues of prevention of violations, traffic safety rules and operation of transport, and also presents the main directions of prevention of transport crimes in Mongolia.

Ключевые слова: Водитель, дорожно-транспортное происшествие, нарушение, правило дорожного движения.

Keywords: Driver, traffic accident, violation, traffic rules.

Преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств рассматривается как определенное социальное явление, связанное с антиобщественным поведением человека¹²³. В связи с этим объяснить такое поведение, раскрыть его причины, найти эффективные пути и средства предупреждения преступлений можно только при глубоком изучении всего того, что характеризует преступника как социального индивида, как личность¹²⁴.

Отправным пунктом в изучении любой личности является понимание ее как целостного образования, как единства всех свойств и качеств, отражающих взаимосвязь и взаимозависимость личности и социальной среды, в которой эта личность живет и воспитывается и в которой себя проявляет. Ни одно из человеческих качеств, взятое изолированно, не определяет поведения и его направленности, все качества и свойства индивида прямо или косвенно связаны друг с другом¹²⁵.

При неосторожных преступлениях, каковыми являются дорожно-транспортные преступления, поведение субъекта определяется его отношением к

¹²³ Кудрявцев В.Н. Правонарушения: их причины и предупреждение. М. 1997. С. 25.

¹²⁴ Смирнов Д. В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дис. ...канд. юрид. наук. М. 2004. С. 133.

¹²⁵ Чипурина Е.А. Криминологическая характеристика и профилактика ДТП в условиях крупного города, повлекших тяжкие последствия: Дис. ...канд. юрид. наук. М. 2005. С. 96.

окружающей действительности, к соблюдению норм и правил поведения, установленных в обществе¹²⁶.

Лебедев С.Я. пишет, что «подавляющее большинство лиц, совершивших неосторожные преступления, отрицательно относятся к общественным нормам, их поведение характеризуется пренебрежительным отношением к тем правилам, которые общество выработало для обеспечения своей безопасности¹²⁷».

Для криминологической характеристики лиц, совершивших неосторожные преступления, интерес представляют такие их признаки, как пол, возраст, образовательный уровень, профессиональные навыки, нравственно-психологические свойства.

Следует заметить, что криминологическая проблема роли личности в совершении исследуемого преступления давно вызывает значительный теоретический и практический интерес в Монголии.

Так, Х.Доржпалам рассматривает, что «личность субъекта, совершившего преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и его поведение характеризуются определенными особенностями, обусловленными высокими требованиями, которые предъявляются перед водителями транспортных средств¹²⁸». Следовательно, исследование личности нарушителя Правил дорожного движения имеет значение для конкретизации практических мер по предупреждению дорожно-транспортных преступлений.

Н. Жанцан пишет, что «Планирование и организация деятельности по предупреждению преступлений против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств должны опираться на криминологические исследования, связанные с установлением причин и условий совершения данного вида преступлений и составлением криминологической характеристики лиц, совершивших преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств¹²⁹».

Говоря о личности правонарушителей этого вида преступности в Монголии необходимо отметить следующее. Среди лиц, допустивших нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, значительно преобладают лица мужского пола¹³⁰. На их долю приходится – 95,1%, на женщин, соответственно, лишь 4,9%. Однако, как показывает исследование, доля женщин, совершающих ДТП имеет тенденцию некоторого роста. В 2000 г. женщины, совершившие преступления, связанные с нарушением дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, составляли не больше одного процента числа всех нарушителей. Данный показатель по России составляет, 97,5% - мужчины, 2,5% - женщины, по Москве, соответственно, - 92,9% и - 7,1%¹³¹.

¹²⁶ Дегель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М. 1978.

С. 128-134.

¹²⁷ Криминология. Учебник. /Под ред. С.Я. Лебедева., М.А. Кочубей. М. 2007. С. 426.

¹²⁸ Х.Доржпалам. Уголовно-правовые и криминологические проблемы борьбы с преступлениями, связанными с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. Дис. ...канд. юрид. наук УБ., 2000. С. 78.

¹²⁹ Жанцан Н. Криминология. Учебник. УБ. 2000. С. 177.

¹³⁰ Официальные данные Управления дорожной полиции Монголии. УБ. 2007. С. 13.

¹³¹ Чипурина Е.А. Криминологическая характеристика и профилактика ДТП в условиях крупного города, повлекших тяжкие последствия: Дис. ...канд. юрид. наук. М. 2005. С. 100.

Российские специалисты¹³²¹³³¹³⁴ связывают это не только с устойчивым неравным соотношением мужчин и женщин среди водителей транспортных средств, но и с тем, что водителям-женщинам, по свидетельству административной, следственной и судебной практики, свойственна большая дисциплинированность и аккуратность. Женщины менее склонны к лихачеству на дороге, к грубому виновному нарушению правил дорожного движения.

Среди признаков, имеющих значение для криминологической характеристики лиц, преступно нарушивших правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, важное место принадлежит *возрасту*, который как ни какой другой показатель определяет поведение человека, его физическое состояние и возможности, круг потребностей и ценностных ориентаций, стремлений и желаний¹³⁵.

По данным Информационно-аналитического центра Главного управления полиции Монголии до 59,0% преступлений, связанных с ДТП совершены лицами в возрасте 18-35 лет, 40,2% - лицами в возрасте свыше 35 лет¹³⁶.

Исходя из того, что возрастная характеристика преступников позволяет судить о степени интенсивности проявления криминогенной активности и особенностях преступного поведения представителей различных возрастных групп, мы более детально подошли к этому показателю. Так, распределение лиц, виновных в совершении ДТП, по возрастным категориям показало, что более одной трети от общего количества, а именно 31,6% составляют лица в возрасте от 30 до 39 лет, за ними следует возрастная группа от 18 до 24 лет – 23,7%, а затем группа от 25 до 29 лет -21,1%, группа 40-49 лет 16,5%, а лица в возрасте от 50 лет и старше составляют – 6,2%. Самый минимальный показатель – 0,9% соответствует возрастной группе от 14 до 17 лет.

Объяснить столь высокий удельный вес среди лиц возрастных категорий 30 – 39, 18 -24 можно тем, что с одной стороны, в силу молодости и как следствие, неопытности они чаще попадают в аварийные ситуации, с другой стороны – по мере взросления у них притупляется чувство бдительности, появляется склонность к лихачеству, завышается оценка собственных возможностей по безаварийному управлению транспортным средством.

Характерный штрих к криминологическому портрету преступника – аварийщика добавляют данные о стаже его водительской деятельности. Наибольшее количество дорожно-транспортных преступлений (21,6%) совершено по вине малоопытных водителей со стажем управления транспортным средством менее одного года. Еще 20,3% преступников имели стаж вождения от 1 до 3 лет¹³⁷.

К важным показателям криминологической характеристики лиц, преступно нарушивших правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, относятся данные об их общеобразовательном уровне. По образованию среди лиц, совершивших ДТП в целом преобладают лица с неполным средним образованием (21,1%). Что касается профессиональной подготовки, большинство из них (68,5%) характеризуется пониженной профессиональной квалификацией.

¹³² Там же. С. 100.

¹³³ Смирнов Д.В. Указ. раб. С. 141.

¹³⁴ Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб. 2003. С. 323 -324.

¹³⁵ Михлин А.С. Личность осужденных к лишению свободы и проблема их исправления и перевоспитания. Фрунзе. 1980. С. 166.

¹³⁶ Криминогенная ситуация в Монголии в 2007 г. УБ. 2008. С. 18.

¹³⁷ Официальные данные Управления дорожной полиции Монголии. УБ. 2007. С. 14.

Как показало наше исследование, почти 43% процентов случаев лица, совершившие рассматриваемое преступление, либо вообще не состояли в браке, либо распались их браки.

Одним из существенных показателей криминологической характеристики лиц, преступно нарушивших правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, является род занятий указанных лиц. Так, исследование показывает, что больше половины (60,7%) дорожно-транспортных преступлений совершаются лицами без определенного занятия. За ними следуют рабочие – 23,4%, служащие – 7,6%, животноводы, фермеры -5,8%, студенты – 2,0%.

За последние 15 лет структура преступников – аварийщиков претерпела сильные изменения. Совершение ДТП безработными лицами стало характерной чертой Монголии последнего времени. Большинство этих лиц (более 90%) занимается так называемым «частным извозом». Исследование, проведенное монгольскими экономистами, выявило, что в транспортной отрасли экономики Монголии преобладает неофициальный (теневой) сектор, основным составляющим которого являются автомобилисты – частники.

Изучение материалов уголовных дел, возбужденных по фактам совершения ДТП лицами, занимающимся частным извозом, показало, что мотивами превышения скорости у них являются: стремление не упустить пассажира - 67%, быстрее завершить поездку – 17%, желание скорее доехать до дома – 9%, прочие – 7%.

В последние годы среди животноводов и фермеров полным ходом идет процесс автомобилизации. Вместе с тем, доля фермеров, животноводов в общем количестве лиц, совершивших ДТП, постоянно увеличивается. Такая же тенденция наблюдается и в отношении студентов, допустивших нарушение правила дорожного движения.

Связь алкоголизма и дорожно-транспортных преступлений известна с давних времен. Также установлено, что ДТП, совершенные пьяными водителями, как правило, влекут наиболее тяжкие последствия¹³⁸.

Алкоголь оказывает вредное влияние на организм водителя в любых, в том числе и в малых дозах: притупляется внимание, нарушается координация движений, появляется чувство беспечности, стремление к лихачеству и т.п. В результате водители, находящиеся за рулем в состоянии опьянения, допускают грубые нарушения – превышают скорость, совершают рискованные обгоны, опасные маневры¹³⁹.

В 2007 г. в Монголии 19,1% ДТП совершено лицами, находящимся в пьяном виде. Как и следовало ожидать, у пьяных водителей процент смертности при ДТП (как водителей, пассажиров, так и пешеходов) оказался выше (34,3%).

В 2007 г. в отношении 313145 нарушителей правила дорожного движения были применены меры административного воздействия в виде штрафа, 9932 лиц – лишения права управлять транспортным средством, 199234 лиц – предупреждения.

На основании исследованных нами уголовных дел, рассмотренных судами различной инстанции Монголии, уголовно-правовая характеристика лиц, совершивших преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выглядит следующим образом:

Среди совершающих преступления в сфере безопасности дорожного движения в значительную долю (34,3 %) составляют лица, в деяниях которых

¹³⁸ Смирнов Д.В. Указ. раб. С. 149.

¹³⁹ Заиграев Г.Г. Общество и алкоголь. М. 1992. С 49 – 77.

содержатся составы преступлений, предусмотренные ч. 1 ст. 215 УК Монголии – нарушение водителем законодательства о безопасности дорожного движения, повлекшее причинение менее тяжкого вреда здоровью человека, либо причинение значительного ущерба. В отношении деяний, предусмотренных ч. 2 ст. 215 УК Монголии – нарушение водителем законодательства о безопасности дорожного движения, совершенное в состоянии алкогольного опьянения, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба – 31,7%. А по ч. 3 ст. 215 УК Монголии – за особо квалифицированный состав, то есть деяние, предусмотренное ч.1 ст. 215 УК Монголии, повлекшее смерть человека, либо причинение особо крупного ущерба – 29,1 %. По другим статьям УК Монголии, предусматривающим ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – 4,9 %¹⁴⁰.

Распределение лиц, виновных в совершении ДТП, по категориям преступлений показало, что 36,9% из них совершили преступления небольшой тяжести, 30,3% - менее тяжкие преступления, 30,4% - тяжкие преступления, 1,8% - особо тяжкие преступления¹⁴¹.

Доля общего рецидива среди лиц, совершивших преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств составляет 2,3%, что несколько ниже доли рецидивистов среди умышленных преступников. Тем не менее, данный показатель свидетельствует о наличии у определенной части водителей устойчивого негативного отношения к соблюдению правовых норм и правил дорожного движения.

По данным судебных органов Монголии, за 2007 г. из общего числа лиц, признанных виновными в совершении ДТП, только к 31,4% было применено наказание в виде лишения свободы, а 68,6% лиц были условно осуждены к лишению свободы. Данный показатель по России составляет, соответственно 11,5% и 86,0%, и объясняют это тем, что действия данной категории преступников не обладают столь высокой степенью общественной опасности, как действия лиц, совершивших умышленные преступления.

Более жесткий подход к назначению наказаний в Монголии объясняется строгой уголовно - карательной политикой государства, проводимой в последние годы в отношении преступников – аварийщиков. Данная политика выражается жесткой санкцией норм, предусматривающих составы преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Таким образом, в настоящем параграфе диссертации мы предприняли попытку оценить состояние дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними преступлений в Монголии, составить криминологическую характеристику лиц совершивших деяние, предусмотренное ст. 215 УК Монголии.

Для того, чтобы целенаправленно воздействовать на преступность, а также развивать и совершенствовать в связи с этим профилактических мероприятий, следует остановиться на типологических чертах, присущих данным правонарушителям.

Проанализировав различные точки зрения, высказанные известными российскими и западными учеными, занимающимися проблемами личности неосторожных преступников, автор согласился с типологией¹⁴², предложенной

¹⁴⁰ Официальные данные Управления дорожной полиции Монголии. УБ. 2007. С. 15.

¹⁴¹ Криминогенная ситуация в Монголии в 2007 г. УБ. 2008. С. 18.

¹⁴² а) последовательно-криминальный тип;
б) ситуативно-криминогенный тип;
в) ситуативный тип.

Лебедевым С.Я. и Кочубей М.А., в то же время, переносив указанную типологию на лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления, попытался на основе понятия риска уточнить ее следующим образом.

Наше общество устроено парадоксальным образом: его можно описать как общество опасностей и катастроф. Точно также можно говорить о нашем обществе как обществе страхования, в котором безопасность становится одной из центральных ценностей. Очевидно, что в современном обществе одновременно возрастают безопасность и ненадежность. Такое противоречивое развитие отражается и в понятии риска¹⁴³.

Риск в узком смысле рассматривается как следствие человеческой деятельности, как результат выбора, принятия решения, как собственное рискованное предприятие. С точки зрения безопасности в век индустриализации ситуация сильно изменилась после того, как не только количественно, но и прежде всего качественно трансформировались создаваемые человеком опасности – и тем самым изменилось положение с риском – с появлением сложных технических и технологических систем (автомобили, дорожные сооружения и т.п.).

Управление транспортным средством, как и любой вид деятельности человека, является определенным риском для его здоровья и для здоровья других, который можно уменьшить, но нельзя довести до нулевого значения. В этом смысле, на наш взгляд, водитель за рулем идентифицируется скорее с источником опасности, чем с потенциальным преступником. Дисциплинированный водитель рискует, но в допустимых, приемлемых пределах. Как только водитель превышает допустимый уровень риска, он становится источником угроз, и при неблагоприятном стечении обстоятельств создает аварийную ситуацию.

Следовательно, о лицах, допустивших преступное нарушение правил дорожного движения, можно судить как о преступно превышающих допустимый предел риска. Здесь, естественно речь идет только о случаях ДТП, где форма вины субъекта оценивается как неосторожная, а не умышленная.

Исходя из вышеописанного, среди лиц, совершающих дорожно-транспортные происшествия и связанные с ними преступления, можно выделить три типа личности:

1. **Ситуативно-рискованный тип.** Это те лица, которые совершили дорожно-транспортные происшествия под значительным влиянием техно- и криминогенной ситуации, либо в силу особых психофизиологических состояний. В данную категорию входят лица, которые, как правило, ранее не допускали нарушения правил безопасности и в целом характеризуется общей положительной направленностью. Эти лица, как показывает анализ следственной и судебной практики, в силу различных обстоятельств неправильно оценив ситуацию, допустили ошибку в управлении транспортным средством, либо при неблагоприятно сложившейся ситуации приняли не допустимое решение в действии, создав, таким образом, аварийную ситуацию. Таких лиц можно назвать «жертвой ситуации». Удельный вес лиц ситуативно-рискованного типа среди всех преступников – аварийщиков в Монголии составляет более 46 %, в России – 50 %.

2. **Устойчиво-рискованный тип.** Это те лица, которые иногда допускали нарушение правил дорожного движения и управление транспортным средством в состоянии опьянения. Они из-за завышенной оценки собственных возможностей

См.: Криминология. Учебник. /Под ред. С.Я. Лебедева., М.А. Кочубей. М. 2007. С. 118.

¹⁴³ Глобалистика. Энциклопедия. /Под ред. И.И. Мазура., А.Н. Чумакова. М. 2003. С. 897.

по безаварийному управлению транспортным средством, часто превышает предел допустимого риска.

Это так называемый «переходный тип» преступника, у которого гораздо больше рискосоздающих качеств, таких как привычка к спиртному, безразличие к общественному мнению, систематическое нарушение норм нравственности и морали. Их поведение не было связано с проблемной или провоцирующей ситуацией, а мотив поведения носил социально-нейтральный, иногда даже антиобщественный характер.

Таких лиц можно назвать «жертвой случая», так как они рано или поздно создадут аварийную ситуацию своими рискованными действиями, как только представится такой случай. Удельный вес лиц устойчиво-рискованного типа среди всех преступников – аварийщиков в Монголии составляет почти 35 %, в России – 35-40 %.

3. Агрессивно-рискованный тип. Это те лица, которые со своим ярко выраженным антиобщественным характером, сознательно, грубо нарушали, не только правила дорожного движения. Они, систематически превышая предел допустимого риска, активно создают аварийную ситуацию. Их агрессивное действие за рулем мотивировано часто хулиганскими побуждениями, местью, корыстью. Общественная опасность этих лиц состоит в том, что они своими выходами на дорогах, чрезмерно рискованными действиями провоцируют аварийную ситуацию, жертвами которой становятся не редко другие водители и пешеходы.

Таких лиц мы называем «жертвой закономерности», так как спровоцированные ими дорожно-транспортные происшествия являются закономерным результатом их насильственно-эгоистических действий на дорогах. Удельный вес лиц агрессивно-рискованного типа среди всех преступников – аварийщиков в Монголии составляет приблизительно 19 %, в России – 15-20 %.

Вышеперечисленные утверждения, а также результаты исследования позволяют вырисовывать социально-психологический (биосоциальный) портрет личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления в Монголии, характеризующего следующими основными признаками:

- 1) мужчина в возрасте от 28 до 35 лет;
- 2) безработный (то есть, не состоит в официальной организации, трудовом коллективе);
- 3) род занятий – частный извоз;
- 4) холст или разведен, либо живет в неблагополучной семье;
- 5) социально неактивен;
- 6) неуравновешен, вспыльчив;
- 7) невысокий образовательный и профессиональный уровень;
- 8) отрицательное поведение в быту;
- 9) низкий уровень правосознания;
- 10) отсутствие раскаяния в содеянном;
- 11) завышенная самооценка;
- 12) подверженность пьянству и алкоголизму;

Таким образом, определив типологию, мы установили меру вероятности появления рискованных ситуаций соответствующего осложнения, вызванных лицами, преступно нарушающими правила дорожного движения. Однако, как показывают исследования в различных областях наук, появление рискованных ситуаций на дорогах зависимо не только от человеческих факторов. Оно связано также с безопасностью и надежностью транспортно-технических средств,

технологическими процедурами, причинами и последствиями технических отказов.

В настоящее время риск, в том числе техногенный, выступает как объект исследования многих наук. Можно выделить четыре такие основные области в исследованиях риска: восприятие и идентификация риска, анализ и оценка риска, принятие решений в условиях риска и управление рисками.

Исходя из вышесказанного, можно заключить, что использование теории риска для решения криминологических проблем предупреждения дорожно-транспортной преступности, на наш взгляд, позволяет комплексно подойти к проблемам системы «человек – автомобиль – дорога» и плодотворно решить накопившиеся проблемы, связанные с техно - криминогенной ситуацией, обусловленной дорожно-транспортными происшествиями.

Список использованной литературы

1. Глобалистика. Энциклопедия. /Под ред. И.И. Мазура., А.Н. Чумакова. М. 2003.
2. Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М. 1978.
3. Жанцан Н. Криминология. Учебник. УБ. 2000.
4. Заиграев Г.Г. Общество и алкоголь. М. 1992.
5. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб. 2003.
6. Криминогенная ситуация в Монголии в 2007 г. УБ. 2008.
7. Криминология. Учебник. /Под ред. С.Я. Лебедева., М.А. Кочубей. М. 2007.
8. Кудрявцев В.Н. Правонарушения: их причины и предупреждение. М. 1997.
9. Михлин А.С. Личность осужденных к лишению свободы и проблема их исправления и перевоспитания. Фрунзе. 1980.
10. Официальные данные Управления дорожной полиции Монголии. УБ. 2007.
11. Смирнов Д. В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дис. ...канд. юрид. наук. М. 2004.
12. Х.Доржпалам. Уголовно-правовые и криминологические проблемы борьбы с преступлениями, связанными с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. Дис. ...канд. юрид. наук УБ., 2000.
13. Чипурина Е.А. Криминологическая характеристика и профилактика ДТП в условиях крупного города, повлекших тяжкие последствия: Дис. ...канд. юрид. наук. М. 2005.