

некий гражданин, по просьбе уклоняющегося от уплаты назначенных судом алиментов, сообщает родственникам последнего ложные сведения о его смерти. Такая деятельность, способствующая уклонению от уплаты алиментов, должна квалифицироваться по ст. 17 (ч. 6) и 120 УК БССР. Ответственность пособника, разумеется, исключается, если он не знал о факте судебного взыскания с виновного алиментов.

Нам представляется возможным дать следующее уголовно-правовое определение субъекта злостного уклонения от уплаты алиментов (ст. 120 УК БССР): это вменяемое физическое лицо, достигшее установленного законом возраста, являющееся кровным родителем (отцом или матерью) или усыновителем несовершеннолетнего или совершеннолетнего нетрудоспособного лица, в пользу которого решением суда взысканы алименты.

¹ См.: Уголовное право БССР. Часть Особенная.— Минск, 1978, с. 145.

² См.: Загородников Н. И., Игнатов А. Н. Преступления против личности.— М., 1962, с. 44; Уголовное право. Часть Особенная.— М., 1968, с. 219.

³ См.: Советское уголовное право. Особенная часть.— М., 1975, с. 174; Уголовное право БССР. Часть Особенная, с. 133.

⁴ См.: Сборник постановлений Пленума Верховного Суда РСФСР. 1961—1977.— М., 1978, с. 219.

⁵ См.: Курс советского уголовного права. В шести томах. Часть Особенная, т. V— М., 1971, с. 137—138; Курс советского уголовного права. Часть Особенная, т. 3.— Л., 1973, с. 602—603.

⁶ См.: Архив Ветковского районного народного суда Гомельской области за 1978 г.

В. М. ХОМИЧ

ВОПРОСЫ РАЗГРАНИЧЕНИЯ УГОНА АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И САМОУПРАВСТВА

Изучение судебно-следственной практики свидетельствует об определенных трудностях в разграничении угона автотранспортных средств и сходных действий, связанных с самовольным использованием государственных транспортных средств, которые должны оцениваться как самоуправство, влекущее дисциплинарную ответственность либо, при причинении существенного вреда, — уголовную по ст. 196 УК БССР. К сожалению, этот вопрос не всегда органами следствия и суда разрешается в соответствии с требованиями уголовного закона: сугубо самоуправные действия квалифицируются как угон автотранспорта либо, наоборот, уголовно наказуемый угон неосновательно расценивается как самоуправство.

Ошибки такого рода обусловлены сходством рассматриваемых составов преступлений по ряду объективных признаков, без всесторонней характеристики и оценки которых весьма затруднительно решение вопроса о той или иной квалификации действий виновного. Определенные трудности в разграничении уголовно наказуемого угона и самоуправства объясняются тем, что в обоих случаях лицо умышленно нарушает установленный порядок использования или осуществления определенных правомочий, в связи с чем сами действия совпадают по внешним признакам. Конечно, если незаконное завладение транспортным средством осуществляется лицом, никаким образом (родственными или служебными отношениями) не связанным с его собственником или владельцем, вопрос о наличии в содеянном признаков преступления, предусмотренного ст. 207² УК БССР, не вызывает сомнений, поскольку такое лицо не имеет даже предполагаемого права на пользование этим транспортным средством. Трудности в разграничении уголовно наказуемого угона от самоуправства возникают в случаях самовольного использования средств автотранспорта работниками, имеющими определенное служебное (техническое) отношение к эксплуатации транспортных средств соответствующей организации. Вопрос, в частности, касается квалификации действий водителей, механиков, автослесарей, электриков, сторожей, должностных лиц автохозяйств, иных государственных или общественных организаций в случаях самовольного использования ими в личных целях транспортных средств, принадлежащих указанным организациям.

Какие объективные признаки должны быть положены в основу разграничения рассматриваемых составов преступлений? Вопрос этот не лишен

теоретического и практического интереса. В литературе высказана точка зрения, что состав угона является специальным по отношению к составу самоуправства, точнее, более опасной формой самоуправства, при которой ответственность наступает даже при отсутствии существенного вреда¹. Однако в таком случае нет никаких оснований не усматривать признаков уголовно наказуемого угона в действиях водителя, самовольно взявшего из гаража закрепленную за ним по работе автомашину для совершения поездки в личных целях. Между тем в постановлении Пленума Верховного Суда БССР от 15 декабря 1976 года «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» указано, что водитель, за которым автомашина закреплена по работе, не может нести ответственность по ст. 207² УК БССР в случае ее самовольного использования². Содеянное в этих случаях рассматривается как самоуправство, влекущее дисциплинарную ответственность, поскольку такого рода действия, как правило, не причиняют существенного вреда государственным или общественным организациям.

Сравнительный анализ признаков уголовно наказуемого угона и самоуправства показывает, что их разграничение должно проводиться по объекту посягательства и соответственно характеру общественной опасности действий, составляющих объективную сторону указанных преступлений. В ст. 196 УК БССР самоуправство определяется как самовольное, с нарушением установленного законом порядка, осуществление своего действительного или предполагаемого права, причинившее существенный вред гражданам либо государственным или общественным организациям.

Угон же в соответствии со ст. 207¹ УК БССР представляет собой незаконное завладение автотранспортным средством и совершение на нем поездки. При этом для наличия состава угона не требуется наступления каких-либо последствий, в частности, причинения существенного вреда государственным или общественным организациям либо отдельным гражданам. Для уголовно наказуемого угона важно прежде всего совершение этих действий лицом, не имеющим права личного использования данного транспортного средства. В связи с этим мы полагаем, что в отличие от самоуправства при совершении угона причиняется ущерб отношениям, обеспечивающим ответственное использование транспортных средств как источников повышенной опасности. Безопасное использование механических средств автомобильного транспорта предполагает наряду с другими факторами обеспечение контролируемого пользования автотранспортными средствами в сфере движения ответственными лицами. При существующей в настоящее время системе пользования автотранспортными средствами эта задача, по крайней мере, сводится к обеспечению использования транспортных средств лишь их собственниками или владельцами либо лицом, за которым транспортное средство закреплено в связи с трудовыми отношениями, либо должностными лицами, наделенными правом оперативного управления или распоряжения транспортом, принадлежащим соответствующей государственной или общественной организации. Конечно, безопасное пользование автотранспортными средствами не сводится к этим условиям, но их соблюдение гарантирует в указанных пределах использование транспортных средств правомочными, ответственными лицами, что весьма важно для обеспечения безопасного функционирования автодорожного транспорта. Лишь такая исходная позиция, по нашему мнению, позволяет правильно решить и обосновать ряд спорных вопросов отграничения уголовно наказуемого угона от схожих самоуправных действий. Отсюда очевидно, что не всякое самовольное использование автотранспортного средства для совершения поездки должно рассматриваться как преступление, предусмотренное ст. 207² УК БССР.

Незаконное завладение автотранспортными средствами и использование их может быть обусловлено различными обстоятельствами, качественно меняющими характер общественной опасности и, следовательно, правовую оценку содеянного. В частности, незаконный характер действий водителя может быть обусловлен фактом самовольного (без разрешения администрации) использования закрепленного за ним транспортного средства. Согласно существующим правилам, автотранспортные и другие самоходные машины автохозяйств, других государственных или общественных организаций закрепляются за определенными категориями работников, имеющих право на их управление и эксплуатацию для выполнения

транспортных и иных работ. Персональное закрепление транспортных средств за водителями на весь период их работы в данной организации осуществляется с целью установления контролируемого (ответственного) использования автомашины лишь лицом, за которым она закреплена. Поэтому сам по себе факт самовольной, без разрешения администрации поездки водителем на закрепленной за ним по работе автомашине не может рассматриваться как неконтролируемое использование транспортного средства в сфере движения и, следовательно, как преступление, предусмотренное ст. 207¹ УК БССР.

Самовольное использование водителем закрепленной по работе автомашины (например, без путевого листа либо не по маршруту, указанному в нем) не может рассматриваться как выход транспортного средства из-под контроля лица, правомочного его использовать в том смысле, который требуется для наличия состава уголовно наказуемого угона. Контролируемое использование автомашины со стороны водителя в этих случаях обеспечивается фактом закрепления за ним транспортного средства в связи с выполняемой работой, хотя и используется оно незаконно. Поэтому содеянное в этих случаях должно рассматриваться как самоуправство, влекущее дисциплинарную, либо, при нанесении существенного вреда государственным или общественным организациям, — уголовную ответственность по ст. 196 УК БССР.

Работники автохозяйств, имеющие доступ к автотранспорту, который за ними не закреплен для персонального использования, в случаях самовольного завладения транспортным средством и совершения на нем поездки в личных целях должны нести ответственность по ст. 207² УК БССР. Такие работники, как диспетчер, механик, автослесарь и т. п. являются субъектами преступления, предусмотренного ст. 207² УК БССР, поскольку по характеру работы и своим полномочиям не обладают вообще правом ответственного использования в сфере движения транспортных средств, принадлежащих соответствующей организации.

В судебной практике остается спорным вопрос о том, имеются ли признаки состава преступления, предусмотренного ст. 207² УК БССР, в действиях водителя, самовольно взявшего для совершения поездки не закрепленную за ним персонально по работе автомашину, но принадлежащую организации, в которой он работает. По нашему мнению, такие действия водителей должны квалифицироваться как угон автотранспортных средств. Правомочия водителя по контролируемому пользованию в сфере движения автомашиной, принадлежащей государственной или общественной организации, распространяются лишь на транспортное средство, персонально закрепленное за ним в связи с работой в данной организации. Правомочия водителя на пользование другими транспортными средствами организации, где он работает, ничем не отличаются от прав таких работников, как диспетчер, автослесарь, электрик, сторож и т. п. Это обстоятельство свидетельствует о том, что водитель в рассматриваемых случаях совершает не просто самоуправные действия, но и нарушает порядок ответственного использования в сфере движения транспортного средства лишь правомочным на это лицом.

Неясным до настоящего времени остается и вопрос о характере ответственности должностных лиц автохозяйств, иных государственных или общественных организаций. Совершают ли они угон в случаях самовольной поездки в личных целях на транспортном средстве, принадлежащем этой организации?

Решение этого вопроса, как нам представляется, также должно быть обосновано на характере общественной опасности угона, который всецело обусловлен фактом выхода транспортного средства из-под контроля правомочного субъекта. При этом необходимо учитывать, что определенная категория должностных лиц государственных или общественных организаций, имеющих транспортные средства, наделена правом оперативного управления или распоряжения автототранспортом либо правомочиями по организации его непосредственного использования для выполнения транспортных или иных работ (руководители организаций и хозяйств, их заместители, главные инженеры и механики, заведующие гаражами и другие должностные лица, обязанные осуществлять оперативное руководство использованием транспортных средств). Очевидно, что указанные должностные лица, в случаях незаконного использования для поездки в личных целях транспортных средств, не совершают угона в смысле ст. 207²

УК БССР, поскольку сам факт их незаконного (самовольного) использования нельзя рассматривать как выход транспортного средства из-под контроля правомочного объекта. Их правомочия по контролируемому (ответственному) использованию в сфере движения принадлежащих государственной или общественной организации транспортных средств в данном случае аналогичны правомочиям собственника, владельца личного транспортного средства, или водителя, за которым автомашина закреплена по работе. Содеянное в подобных случаях должно рассматриваться как должностной проступок (злоупотребление служебным положением) или, при наличии достаточных к тому оснований, квалифицироваться по ст. 166 УК БССР. Совершение аналогичных действий должностными лицами, не наделенными правами оперативного управления или распоряжения транспортными средствами соответствующей организации, следует квалифицировать по ст. 207² УК БССР как неконтролируемое использование транспорта.

¹ См.: Лихолая В. Отграничение угона средств механического транспорта от других преступлений.— Уч. зап. Латв. гос. ун-та, т. 212.— Рига, 1974, с. 49.

² См.: Постановления Пленума Верховного Суда Белорусской ССР, 1961—1979.— Минск, 1980, с. 165.

А. В. МАТУСЕВИЧ

О ПРАВОВЫХ АСПЕКТАХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СЕЛЬСКОГО РАССЕЛЕНИЯ

Решение задач преодоления существенных различий между городом и деревней во многом зависит от совершенствования сельского расселения. Несоввершенство системы расселения ведет к нерациональному использованию территории, затрудняет культурно-бытовое обслуживание населения, увеличивает затраты на строительство и благоустройство, повышает эксплуатационные издержки. Недостатки сельского расселения отрицательно сказываются на развитии сельскохозяйственного производства в условиях перевода его на индустриальную основу, на темпах специализации и концентрации сельскохозяйственных предприятий. Формирование нового расселения в сельской местности связано также с рациональным использованием затрат на благоустройство населенных пунктов, так как размеры этих затрат тем ниже, чем крупнее поселение. Так, стоимость основных видов благоустройства в расчете на одного жителя в поселке с 2,5 тыс. жителей на 12% меньше, чем в поселке с 1 тыс. жителей, а в поселке с 1 тыс. жителей, на 25—30% меньше, чем в поселке с 500 жителями¹.

Приведенные положения обосновывают целесообразность переселения граждан в перспективные крупные населенные пункты. Кроме того, при сселении из неперспективных пунктов происходит улучшение использования сельхозугодий, расширяется площадь пахотных земель за счет ликвидации утративших значение дорог, высвобождения территорий, занимаемых ранее дворами и другими хозяйственными постройками, участками. Граждане приобщаются к более развитой культурно-бытовой среде; сселение способствует строительству новых объектов в населенном пункте, повышает рентабельность учреждений культурно-бытового и иного назначения.

Процесс сельского расселения регулируется соответствующими правовыми нормами. Регулирование общественных отношений осуществляется здесь в трех формах: запрещение, поощрение, организация.

Основой запрещающих норм, направленных на совершенствование сельского расселения, является запрет самовольного строительства. К поощрительным нормам можно отнести различные льготы, предоставляемые гражданам, селящимся с хуторов и неперспективных населенных пунктов в места, предназначенные для сселения. Организующие нормативные акты закрепляют правила планировки и застройки различных населенных пунктов, устанавливают строительные нормы и критерии определения перспективных населенных пунктов. Важным средством упорядочения строительства на селе и ускорения процесса формирования рациональной системы расселения явилось применение специально разработанных ин-