

Сборник материалов Международной научно-практической конференции на тему: «Оптимизация предварительного следствия» (Москва, 19 мая 2016 года) / под ред. А.И. Бастрыкина. - М.: Академия Следственного комитета Российской Федерации, 2016. С. 290-293

С.Ю. Мелихов

О некоторых критериях безопасности потребителей в ст. 238 УК РФ.

Аннотация. Автором рассматривается соотношение нарушений требований отдельно взятого подзаконного акта (Правил дорожного движения) с нарушениями требований безопасности жизни и здоровья потребителей в контексте привлечения к уголовной ответственности по ст. 238 УК РФ.

Ключевые слова: безопасность, потребитель, правила дорожного движения, непосредственная опасность, экспертиза

Привлечение к уголовной ответственности по ст. 238 УК РФ при нарушении требований безопасности жизни и здоровья потребителей в сферах общественного питания, транспортного обслуживания населения и других предполагает наличие в деяниях виновного признака опасности для указанных объектов. Причем следственной и судебной практикой выработаны правила, согласно которым данная опасность должна быть реальной и непосредственно угрожающей им, а не мнимой и предполагаемой в силу самого факта нарушения виновником формальных критериев реализации товаров (оказания услуг), например, при одном лишь истечении сроков годности продаваемой продукции или пассажирских перевозках без необходимых транспортных документов¹. Если товары, работы, услуги не соответствуют только требованиям качества, например, продукция сбывается с нарушением сроков реализации, в таких

¹ Информационное письмо СК России от 08.09.2014 № 224-14-14 «О практике возбуждения и расследования уголовных дел о преступлениях в сфере реализации продуктов питания, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей», С. 8-9

деяниях может усматриваться административное правонарушение, предусмотренное ст. 14.4 КоАП РФ, так как не всегда они могут создавать реальную (действительную) опасность для жизни или здоровья потребителей.

При совершении преступлений, предусмотренных ч. ч. 2, 3 ст. 238 УК РФ, действительность опасности нарушения соответствующих требований подтверждается фактом наступления последствий. Однако при их отсутствии и квалификации действий виновных по ч. 1 ст. 238 УК РФ необходимость доказывания данного признака выходит на первый план.

Способ подтверждения реальности созданной опасности нормативно не определен и практикой презюмируется как экспертный с использованием специальных познаний в соответствующей области, в которой допущены нарушения. Вместе с тем, в число обязательных, перечисленных в ст. 196 УПК РФ, случаев назначения экспертиз указанные ситуации не включены, в связи с чем установление данного факта в полном соответствии с процессуальным законом допустимо и совокупностью иных доказательств.

Ситуации оказания услуг, представляющих по своему характеру опасность для жизни и здоровья потребителей (например, организация прыжков с парашютом, полетов на дельтаплане, «экстремального» вождения и т.п.), повсеместны. Легальная торговля спиртосодержащей жидкостью сама по себе также есть продажа товаров, опасных для жизни и здоровья потребителей. Вместе с тем, при соблюдении установленного законом порядка реализации указанных товаров, выполнения работ и оказания услуг вопрос об ответственности оказывающего их лица, тем более уголовной, не ставится.

Изложенное дает основания утверждать, что оказание услуг, «опасных для жизни и здоровья», и оказание услуг, «не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья» не являются принципиально одинаковыми, при том, что первое из них всегда шире. Критерием же привлечения к уголовной ответственности здесь становится нарушение виновным именно нормативных требований безопасности к соответствующим товарам, работам, услугам при наличии реальной опасности последних для жизни и здоровья потребителей. В

силу ч. 1 ст. 7 Закона РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей»¹ требования, которые должны обеспечивать безопасность товара (работы, услуги) для жизни и здоровья потребителя, окружающей среды, а также предотвращение причинения вреда имуществу потребителя, являются обязательными и устанавливаются законом или в установленном им порядке.

Исходя из этого, казалось бы, имеется возможность без применения экспертных средств и методов сделать вывод о наличии либо отсутствии признака действительности опасности, взяв за основу соответствующую нормативную базу. Всегда ли это так?

Для примера предлагается оценить сферу транспортных перевозок пассажиров, деятельность в которой, прежде всего, урегулирована Правилами дорожного движения² (далее - ПДД), разработанными для обеспечения, в том числе, транспортной безопасности. На первый взгляд, ПДД – это и есть правила безопасности, в связи с чем оказание услуг (например, по перевозке пассажиров в такси) с нарушением данных правил должно быть уголовно наказуемо. Данное суждение приводит к выводу, что деятельность водителя такси, нарушившего любой пункт ПДД, безусловно влечет уголовную ответственность. Обоснованность и целесообразность этого в большинстве случаев отсутствуют.

Для выявления нормативных положений, непосредственно касающихся безопасности, необходимо проанализировать содержание ПДД с точки зрения требований, на обеспечение которых они направлены.

Такой анализ показывает, что в ПДД имеется как минимум две группы запрещающих норм. Первая из них – по характеру очевидно относящаяся к требованиям безопасности. Так, пункт 2.3.1 указывает, что запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной

¹ Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» // СПС Гарант

² Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС Гарант

видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада. Вторая группа неисправностей транспортных средств устанавливает запрет их эксплуатации (но не движения), предусматривая, что даже при наличии таковых можно следовать к месту стоянки или ремонта. Перечень неисправностей, при которых запрещается эксплуатация, указан в «Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации...» (Приложение № 3 к ПДД) и содержит ссылку на «Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств...» (Приложение к «Основным положениям...»).

Сами «Основные положения...» в п. 11 предписывают запрет эксплуатации как транспортных средств, техническое состояние которых не отвечает требованиям «Перечня неисправностей...», так и, к примеру, транспортных средств, владельцы которых не застраховали свою гражданскую ответственность (что, очевидно, к требованиям безопасности перевозок отношения не имеет). «Перечень неисправностей и условий...», в свою очередь, включает нормы, как имеющие прямое отношение к безопасности движения (п.п.1.1 - нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы не соответствуют ГОСТу.; п.п. 5.2 - шины имеют внешние повреждения, обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины и т.п.), так и относящиеся, разве что, к наведению порядка в организации дорожного движения (п. 6.1 - содержание вредных веществ в отработавших газах и их дымность превышают величины, установленные ГОСТом...; п. 6.5 - допустимый уровень внешнего шума превышает величины, установленные ГОСТом ...; п. 7.15 - государственный регистрационный знак транспортного средства или способ его установки не отвечает ГОСТу... и т.п.).

Таким образом, далеко не каждое нормативное требование ПДД, предусматривающее правило дорожного движения, есть требование безопасности и связано с реальной опасностью для жизни и здоровья потребителей. Где кроются истинные ее критерии?

Согласно ст. 1 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Следовательно, неисправности транспортного средства, непосредственно имеющие отношение к защищенности участников дорожного движения от ДТП и их последствий – это и есть показатель нарушения правил безопасности.

Она может стать критерием уголовной ответственности только в случаях реальности и действительности. При этом без использования специальных познаний и экспертного вывода о ее реальном и действительном характере судебная перспектива уголовного дела видится лишь в случае достоверного установления наличия неисправностей, безусловно нарушающих требования безопасности, о чем недвусмысленно должен свидетельствовать сам текст Правил. Представляется, что к ним как раз и относятся перечисленные в п. 2.3.1 ПДД неисправности, при которых движение транспортных средств категорически запрещено при любых обстоятельствах. Аналогичный характер имеет, к примеру, норма п. 10.5 ПДД, содержащая прямые запреты на превышение максимальной скорости, определенной технической характеристикой транспортного средства и другие деяния. Здесь следует отметить, что ряд действий, прямо запрещенных Правилами, очевидно, представляет реальную опасность лишь в совокупности с иными факторами дорожной обстановки, наличием, поведением других участников дорожного движения (например, резкое торможение - п. 10.5, нарушение правил обгона – п. 11.2 и другие). В связи с этим оценка реальности такой опасности должна даваться с применением специальных познаний, а не лично следователем.

Иные же неисправности в работе и нарушения в управлении транспортного средства могут стать основанием для привлечения к уголовной ответственности, лишь когда будут обуславливать нарушение норм ПДД, напрямую относящихся к возможности возникновения ДТП, а кроме того, если данное нарушение, установленное экспертным путем (в силу своего оценочного

и специфического характера) будет отнесено к создающим реальную опасность жизни и здоровья лиц, перевозимых данным транспортным средством. Таким может быть экспертный вывод о том, что с учетом степени повреждения шины при движении она может разрушиться в любой момент; степень эффективности тормозной системы (хотя и рабочей) столь низка, что не позволяет экстренно остановить движущееся транспортное средство, и это представляет реальную опасность для находящихся в нем людей и т.п.). Формулировка экспертом подобных выводов представляется весьма вероятной и реалистичной, поскольку таковые могут быть построены на техническом обследовании транспорта, в том числе экспериментальной постановке его в условия, при которых произойдет разрушение (поломка). При такой ситуации одно лишь нарушение водителем-перевозчиком ПДД без подтверждения реального характера опасности этого не будет преступлением, а образует лишь административное правонарушение.

Таким образом, лишь часть нормативного акта, регулирующего дорожное движение (ПДД), содержит требования безопасности; их нарушение сам правоприменитель может отнести к критериям уголовной ответственности в бесспорных, прямо предусмотренных случаях; в остальных требуется экспертное заключение о реальном характере опасности соответствующего нарушения.

Мелихов Сергей Юрьевич, доцент кафедры криминалистики шестого факультета повышения квалификации ИПК ФГКОУ ВО «Академия Следственного комитета Российской Федерации», кандидат юридических наук, подполковник юстиции.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» // // Справ. правовая система Гарант
2. Информационное письмо СК России от 08.09.2014 № 224-14-14 «О практике возбуждения и расследования уголовных дел о преступлениях в сфере

реализации продуктов питания, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей»

3. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС Гарант