

Пожарский А.Ю.

УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА И ИХ ОТРАЖЕНИЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ И ДОКТРИНЕ УГОЛОВНОГО ПРАВА

Аннотация: Предметом исследования являются угрозы безопасности функционирования транспорта и их отражение в законодательстве и доктрине уголовного права, относящиеся в теории уголовного права к числу дискуссионных. Автор подробно рассматривает угрозы, направленные: 1) на безопасность движения или эксплуатации транспорта или транспортного средства; 2) на выполнение работы, обеспечивающей безаварийность транспорта, вообще, в том числе надлежащим оператором (управляющим субъектом); 3) на условия, обеспечивающие безопасное функционирование транспорта: а) исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры; б) строительство и ремонт транспортных средств; в) выпуск в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями; г) ненадлежащее состояние транспортной инфраструктуры; д) нарушение правил использования воздушного пространства. Автором используются основанные на категориях и принципах диалектического материализма общенаучные методы познания (анализ и синтез, логический и системный методы) и специальные методы (документальный, формально-юридический и др.). Научная новизна заключается в том, что основываясь на механизме соответствующих преступлений, выделяются угрозы безаварийности функционирования всех видов транспорта, исходя из этого осуществляется классификация норм о транспортных преступлениях, имеющих в Уголовном кодексе РФ: 1) нормы, обеспечивающие безопасность движения или эксплуатации транспорта или транспортного средства – ст. 263 (кроме отказа работника от своих трудовых обязанностей), 264, 268, 269 (в части эксплуатации магистральных трубопроводов) УК РФ; 2) нормы, обеспечивающие выполнение работы по безопасности транспорта вообще, в том числе надлежащим оператором – ст. 263 (в части отказа работником транспорта от исполнения своих трудовых обязанностей) и 264 УК РФ; 3) нормы обеспечивающие условия безопасного функционирования транспорта – ст. 263, 269 (в части нарушения правил безопасности строительства и ремонта транспортных средств), 266 и 271 УК РФ.

Ключевые слова: Транспорт, безопасность транспорта, угрозы безопасности, классификация угроз, уголовно-правовые нормы, классификация норм, пробелы в законе, устранение пробелов, отражение угроз, транспортное средство.

Abstract: The subject of this research is the threats to the safety of the functionality of mass transit and their reflection in the legislation and criminal legal doctrine that are considered debatable in the theory of criminal law. The author carefully examines the threats aimed at: 1) safety of movement or use of transit or means of transportation; 2) execution of work that ensures safety of the transportation in general; 3) conditions that ensure safe functionality of transport: a) verifying that the requirements are met for ensuring safety at the objects of transportation infrastructure; b) inspection of construction and maintenance of the transportation vehicles; c) checking for transportation vehicles with technical issues; d) inspecting the state of transportation infrastructure; e) monitoring violation of rules of use of the airspace. The scientific novelty consists in the fact that based on the mechanism of the corresponding violations, the author highlights the threats to the safety of the functionality of all means of transportation and performs classification of the norms on transportation crimes provided by the Criminal Code of the Russian Federation, including the norms that ensure safety of movement or use of transportation – Article 263 (excluding employee's refusal to perform their work duties), 264, 268, 269 (including use of mainlines), and others.

Keywords: Transportation, Transportation safety, Security threats, Classification of threats, Criminal legal norms, Classification of norms, Legal gaps, Elimination of gaps, Reflection of threats, Mass transit.

В юридической литературе отмечается, что научно обоснованный процесс криминализации (декриминализации) невозможен без глубокого исследования механизма соответствующих преступлений [1]. Анализ последнего показал, что безопасность транспорта как моно- или полиэргатической

системы может быть нарушена за счет дисфункции одной из ее составляющих: технической системы, информационного обеспечения, транспортной инфраструктуры, оператора (управляющего субъекта) и иного участника движения, а также другого лица, не входящего в эргатическую систему (систему «че-

ловек – машина») [1]. Иными словами, основываясь на указанном механизме, можно выделить угрозы безаварийности функционирования автотранспорта, городского электротранспорта, воздушного, водного и железнодорожного транспорта, а также метрополитена. Они жестко детерминированы определенным элементом соответствующей системы. Так, применительно к технической системе, исходя из ее пассивной и активной безопасности, угрозы могут соответственно относиться к нарушениям при ее строительстве, например магистральных трубопроводов, либо при недоброкачественном ремонте или приведении в негодность средств сообщения. Кроме того, безаварийность работы транспорта может быть нарушена путем невыполнения правил эксплуатации технических систем. Наконец, аварийность транспорта может быть обусловлена недоброкачественным ремонтом транспортного средства (магистрального трубопровода) либо иной технической системы, обеспечивающей безопасность функционирования транспорта, а также выпуском в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства.

Информационное обеспечение безопасного функционирования железных дорог, автотранспорта и других видов транспорта предполагает наличие двух видов информации: так называемой каabinной и внешней. Искажение каabinной информации происходит за счет воздействия на техническую систему и в качестве угрозы безаварийности не выделяется. Внешняя информация обеспечивается соответствующей транспортной инфраструктурой (применительно к автотранспорту – дорожных условий [2]): разметкой дорог, взлетно-посадочных, рулежных и иных полос, светофорами, дорожными и иными знаками. Следовательно, нарушить безопасность движения или эксплуатации транспорта можно как путем уничтожения или повреждения транспортной инфраструктуры, так и путем искажения информации, например в связи с переносом соответствующего знака в другое место, перепрограммированием работы светофора и т.д.

Оператор (управляющий субъект) и иной участник движения, исходя из их роли в обеспечении безопасности транспорта, могут ее нарушить: а) в результате несоблюдения правил безопасности движения; б) в результате нарушения правил эксплуатации; в) управления транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; в) в результате передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения или по своему психофизиологическому состоянию не способному обеспечить безопасность движения

или эксплуатации транспортного средства; г) нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Необходимо иметь в виду, что помимо оператора (управляющего субъекта), непосредственно управляющего транспортным средством, в обеспечении безопасности функционирования транспорта важное место занимают лица, организующие безопасность движения или эксплуатации транспорта (на железной дороге – дежурные по станции, по сортировочной горке станции и др.; диспетчеры и др.; в судоходстве – капитан порта, лоцман, флагман, флагманские специалисты и др. [3]; в гражданской авиации – штурман, руководитель полетов, диспетчер службы движения и др. [4])

Кроме того, следует выделить группу лиц, в компетенцию которых входит:

а) исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Речь в этом случае идет о поддержании уровня необходимых условий безаварийного функционирования авиации, железных дорог, судоходства и т.д.;

б) допуск к работе на транспорте, непосредственно связанной с его безопасностью, специалистов, способных по состоянию здоровья и уровню подготовки обеспечить безаварийное функционирование транспортных средств. Допуск к управлению лиц, которые в силу отсутствия надлежащей профессиональной подготовки (переподготовки), наличия болезней, препятствующих работе на транспорте, состояния опьянения, выступает реальной угрозой безопасности его движения или эксплуатации, нередко приводит к тяжким последствиям, в том числе и человеческим жертвам.

Особого вида угрозы могут создаваться лицами, нарушающими правила использования воздушного пространства. В этом случае они потенциально присущи указанным нарушениям, но в реальности проявляются вовне, объективизируются не всегда, а только в определенных ситуациях, характеризующихся нарушением условий безаварийного функционирования авиации.

Наконец, угрозы безопасности транспорта могут быть вызваны действиями лиц, не входящих в эргатическую систему (систему «человек – машина»). В отличие от других категорий угроз указанные их виды порождаются не «внутри» системы обеспечения безопасности транспорта, а создаются за ее пределами, вовне. Их сущность заключается в приведении (путем разрушения, повреждения или иным способом) в негодное для эксплуатации состояние транспортного

средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а также в блокировании транспортных коммуникаций.

Таким образом, на безопасность функционирования транспорта влияют угрозы, направленные:

1) на безопасность движения или эксплуатации транспорта или транспортного средства;

2) на выполнение работы, обеспечивающей безаварийность транспорта, вообще, в том числе надлежащим оператором (управляющим субъектом): а) отказ работника транспорта от исполнения своих трудовых обязанностей; б) допуск к работе (управлением транспортным средством), связанной с обеспечением безопасности транспорта, лиц

– по уровню профессиональной подготовки не способных обеспечить безаварийное его функционирование;

– находящихся в состоянии алкогольного или иного опьянения (эта же угроза характерна для управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, владеющим транспортным средством на праве собственности, следовательно, принимающим решение самостоятельно).

3) на условия, обеспечивающие безопасное функционирование транспорта: а) исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры; б) строительство и ремонт транспортных средств; в) выпуск в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями; г) ненадлежащее состояние транспортной инфраструктуры; д) нарушение правил использования воздушного пространства.

Каждая из этих угроз, будучи реализованной, нарушает определенное свойство непосредственного объекта транспортного преступления. В юридической литературе не говорят об угрозах объекту, а исходя из сущности последнего, выделяют соответствующие группы преступлений, что в принципе, на наш взгляд, одно и то же [5]. Правда, следует заметить, что при классификации транспортных преступлений некоторые авторы не выделяют ни виды угроз, ни общественные отношения, которые терпят урон при совершении указанных деяний. Так, И.Г. Соломоненко рассматриваемые деяния подразделяет на: 1) преступления, связанные с использованием транспортных средств (ст. 263–266, 271 УК РФ); 2) иные транспортные преступления (ст. 267–270 УК РФ) [6]. Г.О. Петрова все транспортные преступления делит на три группы: а) совершаемые работниками транспорта (ст. 263–266 УК РФ); б) совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 264, 270, 271 УК РФ); в) совершаемые иными лицами (ст. 267–269 УК РФ) [7].

Обе представленные классификации не отвечают основному критерию – единству системообразующего признака, лежащего в основе выделения соответствующих групп преступлений. Строго говоря, в первом случае он вообще отсутствует, поскольку понятие «преступления, связанные с использованием транспортных средств» является неопределенным, не исключает деяния и иной юридической природы, нежели посягательства на безопасность транспорта, например использование автомобиля для перевозки похищенного имущества, и др. Вторая группа, выделяемая И.Г. Соломоненко, вообще не имеет системообразующего признака, охватывает разные по своей сути преступления, в том числе и не относящиеся к числу транспортных.

Не выдерживает критики и группировка рассматриваемых преступлений, предложенная Г.О. Петровой. Во-первых, преступления интегрированы исходя из их субъекта. Но этот критерий не является системообразующим, не позволяет выделить из всего массива деяний однородные преступления. На наш взгляд, достаточно обратить внимание хотя бы на то, что преступления, предусмотренные ст. 264 и 265 УК РФ, одновременно оказались включенными в две разные группы, чтобы убедиться в сказанном. Во-вторых, автором не учитывается, что совершением преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, реализуется две угрозы безопасности функционирования транспорта, одна из которых осуществляется общим субъектом, другая – специальным. Иначе говоря, следуя логике Г.О. Петровой, указанное преступление одновременно может быть в двух соответствующих группах, что противоречит принципам классификации явлений.

Б.В. Яценко, как и предыдущие авторы, не выделяет виды угроз, получивших отражение в характеристике объекта, а исходит из механизма совершения преступления, в частности нарушения правил безопасности функционирования вида транспорта. Исходя из этого, он все рассматриваемые преступления объединяет в две группы:

1) преступления, непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263 УК РФ); нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ); оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК РФ); недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ); нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ);

2) преступления, непосредственно не связанные с нарушением правил безопасности и эксплуатации транспортных средств, – приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ); нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ); неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) [8].

Оценивая эту классификацию, А.И. Чучаев обоснованно указывает: «Непоследовательность автора очевидна. Так, включение в первую группу преступлений, предусмотренных ст. 265 и 271 УК, сделано без достаточных оснований... Они непосредственно не связаны с безопасностью транспорта. Противоречивость группировки особенно заметна из-за отнесения ко второму подвиду деяний, которые, наоборот, посягают на безопасность движения или эксплуатации транспорта. Это преступления, предусмотренные ст. 267, 268 и 269 УК» [9].

И.Я. Козаченко классифицирует транспортные преступления по тому же системообразующему признаку, что и Б.В. Яценко, однако выделяемые группы формирует несколько иначе. В первую группу он включает деяния, предусмотренные ст. 263, 264, 266, 267 и 268 УК РФ; во вторую – деяния, предусмотренные ст. 265, 269, 270 и 271 УК РФ. Эта классификация более удачна, однако и она не лишена недостатков. Во-первых, нарушается последовательность деления преступлений на группы по родовым и видовым признакам (т.е. по разноуровневым обобщенным видам угроз) и непосредственным характеристикам (конкретным видам угроз). Во-вторых, непосредственно в самой ст. 269 УК РФ говорится о нарушении правил безопасности специфического вида транспорта – магистрального трубопровода, однако деяние тем не менее включено во вторую группу.

А.И. Чучаев, исходя из наличия или отсутствия угрозы безопасности транспорта при совершении деяний, указанных в гл. 27 УК РФ, делит их на две группы: 1) преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта (транспортного средства) – ст. 263, 264, 266–269; 2) иные преступления в сфере функционирования транспорта (ст. 265, 270, 271) [10]. В связи с изменением уголовного законодательства (исключением ст. 265 УК РФ, дополнением УК РФ рядом статей) автор, не меняя подходов к классификации деяний, преступление, предусмотренное ст. 263¹ УК РФ, включил в первую группу, а преступление, предусмотренное ст. 271¹ УК РФ, – во вторую [11]. Место деяния, пред-

усмотренного ст. 264¹ УК РФ, в имеющихся публикациях автор пока не определил [12].

В целом соглашаясь с мнением А.И. Чучаева, считаем, что деяние, закрепленное в ст. 271¹ УК РФ, без достаточных оснований исключено им из числа транспортных. Его совершение представляет реальную угрозу для безопасности авиации, нарушает условия использования воздушного пространства, тем самым создавая помехи для воздушных судов, использующих те же воздушные коридоры, лишая диспетчеров управления воздушным движением адекватного представления о ситуации, складывающейся в зоне полетов.

За небольшим исключением аналогичные группы преступлений выделяет И.М. Тяжкова: первая – преступления, непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации, что предполагает непосредственно их вождение и эксплуатацию; вторая – иные преступления в сфере функционирования транспорта [13]. Формально автор не говорит об угрозах безопасной работе транспорта, хотя можно предположить, что первая выделяемая группа, судя по ее названию, охватывает именно подобного рода деяния. Их же обобщенное название – непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта – явно неудачное; оно показывает лишь специфику объективной стороны рассматриваемых преступлений, однако такая связь не предполагает обязательное отнесение их к транспортным. Например, при использовании транспортного средства в качестве орудия совершения преступления могут быть нарушены правила безопасности движения или эксплуатации транспорта, однако деяние будет признаваться преступлением, например, против личности, собственности и т.д., а не транспортным.

Совпадая с позицией А.И. Чучаева в целом, позиция И.М. Тяжковой относительно распределения деяний, указанных в гл. 27 УК РФ, по данным группам существенно отличается. Например, в первую она включает в том числе преступления, предусмотренные ст. 265 и 271 УК РФ. Первое из указанных деяний лишь генетически было связано с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта, а по сути представляло собой частный случай оставления в опасности. Недаром после исключения нормы из УК РФ аналогичные деяния стали квалифицироваться по ст. 125 УК РФ, содержащей общую норму об ответственности за оставление в опасности. В ст. 271 УК РФ прямо говорится о несоблюдении указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета и иного

нарушения правил международных полетов, а не правил безопасности движения или эксплуатации воздушного судна. Между тем в нормах об ответственности за деяния, создающие угрозу безаварийному функционированию транспорта, законодатель прямо указывает на нарушения соответствующих правил.

Во вторую группу И.М. Тяжкова включает деяния, предусмотренные ст. 266–270 УК РФ. Обосновывая формирование этой группы, автор, в частности, пишет: «... данное преступление (деяние, предусмотренное ст. 266 УК РФ. – *Авт.*) ... включено во вторую группу потому, что, во-первых, ремонт, о котором говорится в ст. 266 УК, осуществляется не в процессе движения, а стационарно; во-вторых, выпуск в эксплуатацию также нельзя относить к процессу движения, так как он ограничивается лишь дачей разрешения на поездку» [13]. На наш взгляд, приведенные доводы вряд ли можно признать обоснованными. Указанное деяние предусматривает два вида угроз безопасности транспорта, при этом наличие или отсутствие движения транспортного средства никакого значения не имеет. Кроме того, уголовный закон охраняет не только безопасность движения, но и равным образом безопасность эксплуатации транспорта (транспортного средства).

Интегрирование во вторую группу преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, по нашему мнению, закономерно, однако обоснование такого шага не выдерживает критики. Так, автор пишет: «Хотя в данном случае речь идет о движении водного транспорта (судна), однако это движение не создает угрозу безопасности движения и эксплуатации судна и поэтому не может быть отнесено к первой группе» [13]. Во-первых, в ст. 270 УК РФ вообще не говорится о движении водного транспорта (судна), речь идет о неоказании капитаном судна терпящим бедствие на море или на ином водном пути. Отсутствие в норме упоминания о движении судна вполне объяснимо, так как нетрудно представить ситуацию, когда транспортное средство находилось, например, в дрейфе и т.д. Во-вторых, ст. 270 УК РФ вообще необоснованно включена в гл. 27 УК РФ, поскольку содержит запрет частного случая оставления в опасности. В УК РСФСР 1960 г. норма об этом преступлении закономерно была отнесена к гл. 3 Особенной части Уголовного кодекса, регламентирующей ответственность за преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности.

Как указывает И.М. Тяжкова, «отнесение этого (деяния, предусмотренного ст. 268 УК РФ. – *Авт.*) ко второй группе ... обусловлено тем, что субъектом преступления не являются лица, управляющие каким-либо из перечисленных в ст. 263 и 264 УК видов

транспорта» [13]. Из этого утверждения видно, что при классификации рассматриваемых деяний автор не придерживается единого критерия. Однако куда более важным представляется сущностный момент: вопрос не в том, кто является субъектом – лицо, управляющее транспортным средством, или иное лицо, а в том, создаются ли этим лицом угроза безопасности функционирования транспорта. Исходя из сказанного, становится очевидной неправомерность позиции И.М. Тяжковой. Непосредственно в самой ст. 268 УК РФ говорится о нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. В этом случае имеется лишь специфика образования угрозы: в отличие от других видов угроз она посягает на безаварийное функционирование судоходства, железных дорог, авиации и т.д. Аналогичная ситуация имеет место и при совершении деяния, предусмотренного ст. 267 УК РФ.

Нет никаких оснований (социальных, технических и правовых) не признавать транспортным деяние, предусмотренное ст. 269 УК РФ. В данной статье прямо сказано, что угроза безопасности создается при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов. Указанные обстоятельства лишь подчеркивают специфику этого вида транспорта. Можно предположить, что развитие научно-технического прогресса неминуемо приведет к появлению новых видов транспорта, а следовательно, и новых уголовно-правовых норм (или соответствующих изменений содержания действующих), имеющих целью обеспечение их безопасного функционирования.

Надо заметить, в литературе имеется и иная точка зрения. Так, по мнению А.И. Коробеева, указанное преступление вообще не относится к числу транспортных, таковым оно признано законодателем по ошибке. «Родовым объектом ст. 269 УК являются отношения в области экономической и хозяйственной деятельности или, в крайнем случае, общественной безопасности, но не отношения в сфере безопасности транспорта. Не должен вводить в заблуждение и сам термин “трубопроводный транспорт”» [14]. В позиции автора обращает внимание «разброс» в определении социальной направленности деяния; а словосочетание «в крайнем случае» есть фигура речи – и не более того; какого-либо смысла оно не имеет.

А.И. Коробеев считает, что по механизму функционирования и особенностям эксплуатации трубопроводный транспорт ничего не имеет общего с другими транспортными средствами, о которых идет речь в нормах гл. 27 УК РФ. «... Он стационарен, неподвижен, находится в состоянии покоя (движущимися элементами в нем являются предметы транспортировки – нефть, газ и т.д.) и поэтому лишен одного из

важнейших отличительных качеств механических транспортных средств – движущихся источников повышенной опасности. . . Трубопроводный транспорт сам по себе как транспортное средство опасности не представляет. Источником повышенной опасности выступает транспортируемый им груз» [14].

Трубопроводный транспорт является сложным комплексом, и выделять в нем какие-либо элементы в связи с их состоянием покоя или движения для выявления опасности необоснованно. Само по себе, например, и автотранспортное средство не представляет опасности, его также надо привести в состояние движения. Однако при признании автотранспортного средства предметом транспортного преступления оно считается таковым априори.

Между тем в другом случае автор обоснованно прогнозирует, что «наблюдаемое в настоящее время бурное развитие транспорта, возникновение его новых видов, стирание граней между традиционными видами, появление многофункциональных транспортных средств, сочетающих в себе качества различных видов транспорта (суда на воздушной подушке, вездеходы, амфибии, транспортные средства на магнитной подвеске, аппараты с инерционными двигателями с использованием эффекта сверхпроводимости и т.п.) могут заставить законодателя изменить подход к использованию понятия “транспортное средство” в уголовном праве» [15]. На наш взгляд, уголовно-правовая охрана трубопроводного транспорта – первый шаг в этом направлении.

Противоречивые модели классификации рассматриваемых преступлений созданы А.П. Кузнецовым и Н.Н. Маршаковой. Вначале авторы обоснованно утверждают, что критерием систематизации разделов и глав УК РФ выступает объект уголовно-правовой охраны [5]. Однако применительно к транспортным преступлениям предлагают основываться на признаках субъекта и объективной стороны. По первому основанию выделяется две группы:

1) преступления, совершаемые общим субъектом (ст. 265, 267–271 УК РФ);

2) преступления, совершаемые специальным субъектом (ст. 263, 264, 266).

По второму основанию формируются три группы:

а) деяния, свершенные путем действия (ст. 263–266, 271 УК РФ);

б) деяния, свершенные путем бездействия (ст. 267–270 УК РФ);

в) деяния, свершенные как путем действия, так и бездействия (ст. 267, 270 УК РФ).

Во-первых, практическая ценность предложенной классификации сомнительна в целом, в том

числе и потому, что одни и те же элементы системы включены в разные группы, выделенные по одному и тому же основанию (например, преступление, предусмотренное ст. 267 УК РФ, одновременно входит во вторую и третью группы). Во-вторых, авторская характеристика субъекта и объективной стороны преступления, положенная в основу классификации, страдает неточностями. Например, преступление, предусмотренное ст. 271 УК РФ, отнесено к деяниям, совершаемым общим субъектом, тогда как общепризнанно, что ответственность за него может нести только специальный субъект – лицо, ответственное за соблюдение правил международных полетов. Преступление же, предусмотренное ст. 264 УК РФ, наоборот, вопреки утверждениям авторов, совершается общим субъектом. Деяния, указанные в ст. 263, 264 УК РФ, могут совершаться не только путем действия, но и путем бездействия, причем вторая форма деяния на практике преобладает. Вряд ли объективную сторону преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, характеризует бездействие и т.д.

Согласно второй модели классификации, заявленной А.П. Кузнецовым и Н.Н. Маршаковой, все деяния, содержащиеся в гл. 27 УК РФ, группируются по объекту преступления; иными словами, исходя из угроз безопасности функционированию транспорта. В одну группу авторы включают преступления, посягающие на порядок эксплуатации транспорта (ст. 266–269 УК РФ); в другую – иные преступления в сфере функционирования транспортных средств (ст. 270–271 УК РФ) [5]. Очевидно, что в этом случае не только нарушены правила классификации, но и неверно определена социальная направленность транспортных преступлений; объектом последних выступает не *порядок* эксплуатации (он вообще не охраняется уголовным законом), а безопасность функционирования транспорта.

Е.В. Благов считает целесообразным объединить все рассматриваемые преступления в две группы исходя из угроз, создаваемых в отношении безаварийности отдельного вида транспорта или любого его вида:

– деяния против безопасности движения и эксплуатации отдельных видов транспорта (ст. 263, 264, 269, 270, 271 УК РФ);

– деяния против безопасности движения и эксплуатации любого вида транспорта (ст. 266, 267, 268) [16].

В целом такое деление транспортных преступлений, на наш взгляд, допустимо, однако вряд ли целесообразно. Во-первых, как и многие другие авторы, преступления, предусмотренные ст. 270 и 271 УК РФ, Е.В. Благов необоснованно признает транспортными, тогда как таковыми, как уже указывалось, они не

являются. Во-вторых, принципиального значения создание угрозы безопасности одному или нескольким видам транспорта не имеет. Недаром высказывались мнения о слиянии ст. 263 и 264 УК РФ, поскольку они обе обусловлены необходимостью запрета угрозы безаварийности функционирования транспорта.

Разные системообразующие признаки положены в основу разработанной классификации Н.И. Пикуровым:

а) преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ);

б) преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автомобиля, трамвая либо иного механического транспортного средства (ст. 264 УК РФ);

в) преступления, создающие опасность аварий, крушений, катастроф и других происшествий на всех видах транспорта (ст. 263¹, 266, 267, 268 УК РФ);

г) иные транспортные преступления (ст. 269, 270, 271 УК РФ) [17].

Данный подход также не может быть признан правомерным. Во-первых, две первые группы, выделенные по сопряженности деяния с нарушением соответствующих правил, охватывают по одному преступлению. Во-вторых, третья группа представлена другой общностью – преступлениями, создающими опасность аварий, крушений и т.д. В этом случае использование терминологии ведомственных нормативных актов, к тому же, неточно передает суть угроз (например, используемый термин «другие происшествия» отражает событие, а не опасность для безаварийности функционирования), их отношение ко всем видам транспорта. Третья группа вообще интегрирована по «остаточному принципу», представляет собой простую совокупность деяний, не объединенных между собой единым системообразующим признаком.

Достаточно детализированную классификацию рассматриваемых преступлений дает В.И. Жулев, выделяя:

1) преступления против движения и эксплуатации транспорта (ст. 263–271 УК РФ);

2) иные преступления, связанные с транспортными средствами (ст. 166, 211, 227, 326 УК РФ);

3) воинские транспортные преступления (ст. 350–352 УК РФ) [18].

Данная группировка транспортных преступлений в какой-то мере напоминает предложения о системе транспортных преступлений, с которыми в 60-е гг. прошлого века выступал М.С. Гринберг,

предлагавший относить к ним все деяния, совершаемые в сфере взаимодействия человека и техники [19].

Характеризуя подход В.И. Жулева к классификации рассматриваемых деяний, А.И. Коробеев указывает: «С данной “подборкой” транспортных преступлений можно было бы согласиться, если бы ее автор, во-первых, осуществил дифференциацию соответствующих составов, включенных им в первую группу, а во-вторых, не отнес к числу транспортных преступлений подделку или уничтожение идентификационного номера транспортного средства (ст. 326 УК)» [20].

На наш взгляд, упрека заслуживает не только указанное обстоятельство. Сам подход нам представляется далеко небезупречным. Автор, по сути, отнес к числу транспортных все деяния, нормы о которых в том или ином качестве упоминают или подразумевают транспорт или транспортное средство, без учета особенностей объекта соответствующего преступления. Так, нормы, закрепленные в ст. 166, 211, 227, 326 УК РФ, не имеют целью охрану безопасности движения или эксплуатации транспорта; иной объект и у преступлений, предусмотренных ст. 270, 271, 350–352 УК РФ.

Наиболее развернутая классификация представлена А.И. Коробеевым. Конкретные виды транспортных преступлений он предваряет специальной оговоркой, что в основе классификации «лежат особенности транспортных средств и некоторые признаки непосредственного объекта этих деяний» [20]. Однако эта оговорка, помимо выделенных групп деяний, сама по себе вызывает вопросы. Во-первых, о каких особенностях транспортных средств в этом случае идет речь? Их технические, или конструктивные, особенности уголовно-правового значения не имеют, уголовный закон их никак не учитывает. Во-вторых, непонятно, какие признаки непосредственного объекта имеются в виду? В теории состава преступления таковые не выделяются.

Объявив указанные основания классификации, в дальнейшем А.И. Коробеев отходит от них, интегрируя рассматриваемые деяния:

1) по сфере безопасного функционирования

– железнодорожных, воздушных, морских транспортных средств, транспортных средств внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263, 270, 271¹ УК РФ);

– дорожно-транспортных средств (ст. 264, 264¹, 265 УК РФ);

– всех видов транспортных средств (ст. 263¹, 266, 267, 268 УК РФ);

2) исходя из позиции законодателя об отнесении преступления к числу транспортных (ст. 269, 271 УК РФ);

3) исходя из научных позиций о признании деяния транспортным преступлением (ст. 166, 211, 227, 350–352 УК РФ) [20].

Вначале обратим внимание на то, что автор говорит о транспортном средстве железнодорожного, водного и воздушного транспорта, а не о транспорте. На наш взгляд, законодатель более точен, называя, в частности, в ст. 263 УК РФ не транспортное средство, а транспорт, поскольку последний, в отличие от первого, является полиэргатической системой. А там, где предметом преступления признается транспортное средство, оно непосредственно и указывается в соответствующей уголовно-правовой норме. Кроме того, А.И. Коробеев в каком-то смысле непоследователен: если применительно к железнодорожному, водному и воздушному транспорту вопреки закону говорит о транспортном средстве, то применительно к метрополитену последнее не выделяет. Между тем в традиционном понимании метро представляет собой городскую железную дорогу с курсирующими по ней маршрутными поездами (являющимися транспортными средствами) для перевозки пассажиров, инженерно отделенную от любого другого транспорта и пешеходного движения. Таким образом, метрополитен как сложный транспортный комплекс также включает в себя транспортное средство, однако в этом случае автором он называется в целом, как таковой, а не приводится его отдельный элемент. Уголовный закон обеспечивает безопасность железнодорожного, воздушного и водного транспорта, угроза которой может быть создана не только воздействием на транспортное средство. Именно поэтому уголовно-правовыми средствами охраняются безаварийное функционирование других систем транспорта, например объектов транспортной инфраструктуры (путей сообщения, средств сигнализации и связи и т.д.).

Кроме того, вызывает сомнение корректность выделения «сферы безопасного функционирования». Что она представляет собой? Как ограничить сферу безопасного от сферы небезопасного функционирования? У каждого вида транспорта есть собственная *сфера функционирования*. А безопасность последнего зависит от ряда объективных и субъективных факторов, в том числе угроз, создаваемых управляющим субъектом (оператором). Однако ни теоретически, ни практически, по нашему мнению, нельзя выделить *сферу безопасного функционирования* железнодорожного, воздушного, водного транспорта и метрополитена, а также автотранспорта и городского электротранспорта.

Поскольку А.И. Коробеев ст. 269 и 271 УК РФ не считает транспортными, то их выделение в самостоятельную классификационную группу можно признать обоснованным, хотя с оценкой нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов мы не согласны.

Более интересной и значимой для формирования системы транспортных преступлений, на наш взгляд, представляется мнение автора относительно признания ряда деяний транспортными в доктрине уголовного права. К их числу, в частности, относится неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166 УК РФ). А.И. Коробеев полагает, что совершением этого преступления вред причиняется безопасности функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств. В качестве доводов он ссылается на то, что угон зачастую совершается лицами, не имеющими или лишенными водительских прав, находящимися в состоянии опьянения, не обладающими необходимыми навыками езды, не знающими технических особенностей транспортных средств. «Общественная опасность угона обусловлена вовсе не тем, что при его совершении имеет место посягательство на собственность или личность, а тем, что создается состояние неконтролируемого использования транспортных средств как источников повышенной опасности, т.е. нарушаются отношения в сфере безопасного функционирования транспорта» [20].

Как нам представляется, характеристика лица, совершающего угон транспортного средства, не может детерминировать признание объектом определенных общественных отношений. Даже применительно к специальному субъекту его признаки обусловлены спецификой объекта, а не наоборот.

Кроме того, позиция А.И. Коробеева вызывает вопрос: на какие общественные отношения посягает при угоне лицо, обладающее высокими профессиональными качествами, не нарушающее правила дорожного движения, а следовательно, не создающее угрозу безопасности движения или эксплуатации транспортного средства (как правило, именно такие лица занимаются угонами профессионально)? В таком случае безопасность автотранспорта не терпит урона, значит, она не выступает объектом преступления. Между тем во всех без исключения случаях угона причиняется вред собственности, что и зафиксировал законодатель, поместив ст. 166 УК РФ в главу о преступлениях против собственности.

Даже если предположить наличие неконтролируемого использования транспортного средства в ре-

зультате совершенного угона, то и оно необязательно влечет за собой нарушение безопасности функционирования транспорта.

К числу транспортных преступлений, как и некоторые другие ученые, А.И. Коробеев относит угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК РФ). Проблема определения юридической природы этого преступления осложнена позицией законодателя, признавшего угон автомобиля или иного транспортного средства без цели хищения (ст. 166 УК РФ) преступлением против собственности, а угон судна воздушного и водного транспорта, железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК РФ) – преступлением против общественной безопасности.

По мнению А.И. Коробеева, объект указанного преступления специфичен: «им является не общественная безопасность в широком смысле этого термина, а общественная безопасность в сфере функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств. Названным понятием охватывается достаточно разнообразный спектр охраняемых уголовным законом отношений, включающих в себя жизнь и здоровье людей, имущество, безопасность и безаварийность транспортной деятельности» [20].

По нашему представлению, общественная безопасность и безопасность транспорта (или общественная безопасность в сфере функционирования транспорта) соотносятся между собой как *целое и его часть*. Общественная безопасность выступает родовым понятием, а безопасность транспорта – *видовым*. Б.В. Яценко обоснованно указывает, что «общественная безопасность в широком смысле слова охватывает общественные отношения, обеспечивающие: безопасные условия жизни общества в целом; общественный порядок; экологическую безопасность; здоровье населения и общественную нравственность; безопасность личных, общественных или государственных интересов при производстве различного рода работ, в процессе обращения с общепасными предметами, в процессе использования транспортных средств, в процессе использования компьютерной информации» [21]. Исходя именно из этого соотношения, законодатель систематизировал разд. IX «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» УК РФ.

Таким образом, общественная безопасность в сфере функционирования, вопреки мнению А.И. Коробеева, не обладает какой-либо спецификой применительно к отдельному преступлению из рассматриваемой группы, есть не что иное, как безопасность

движения или эксплуатации транспорта. Специфика содержания угрозы последней может проявляться на уровне непосредственного объекта.

В связи с этим возникает вопрос: может ли безопасность функционирования транспорта выступать в роли видового объекта угона судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава? Законодатель отнес это преступление к посягательствам против общественной безопасности в узком ее значении. Другими словами, на законодательном уровне признано, что это преступление, являясь общим видом деяния против общественной безопасности, создает угрозу не безаварийному функционированию транспорта как таковому, а общественной безопасности как системе общественных отношений, обеспечивающих нормальные и безопасные условия жизни всего общества.

Криминологическая характеристика угона транспортного средства, предусмотренного ст. 211 УК РФ, свидетельствует о том, что преступление совершается либо лицами, имеющими навыки управления соответствующим видом воздушного или водного судна или железнодорожного подвижного состава, либо лицами, использующими работников транспорта, управлявших в момент совершения преступления транспортным средством. При таких обстоятельствах говорить о том, что в каждом случае угона нарушается безопасность функционирования транспорта, нет оснований, а следовательно, нельзя говорить и о том, что рассматриваемое преступление относится к числу транспортных.

В литературе пиратство, как правило, относят к преступлениям против общественной безопасности [22], считают преступлением международного характера или конвенционным [23].

Признавая это деяние транспортным, А.И. Коробеев практически приводит те же доводы, что и применительно к угону транспортного средства, считая его объектом общественную безопасность в сфере функционирования морских транспортных средств [20]. К высказанным же нами доводам добавим лишь один: транспортное преступление не преследует цель завладения чужим имуществом, что характеризует пиратство. Поэтому правовая природа пиратства и его характеристика, данная в Уголовном кодексе РФ, не позволяют признавать его угрозой безопасности транспорта, а следовательно, и транспортным преступлением.

Ряд авторов, в числе которых и А.И. Коробеев, специальными транспортными преступлениями считают деяния, предусмотренные ст. 350 (нарушение правил вождения или эксплуатации машин), 351 (нарушение правил полетов и подготовки к ним) и

352 (нарушение правил кораблевождения) УК РФ. При классификации норм гл. 33 УК РФ указанные преступления в доктрине уголовного права и учебно-практической литературе также выделяются в самостоятельную группу [21].

Эти деяния действительно обладают практически всеми признаками транспортного преступления, кроме одного, пожалуй, наиболее важного с точки зрения включения их в анализируемую систему – объекта. Преступления, предусмотренные ст. 350–352 УК РФ, в соответствии со ст. 331 УК РФ посягают на установленный порядок прохождения военной службы. Именно из необходимости уголовно-правовой охраны указанных общественных отношений законодатель сформировал самостоятельный раздел и соответствующую главу УК РФ. В гл. 33 УК РФ содержатся не только специальные воинские преступления, но и деяния, аналогичные общеуголовным преступлениям, например оскорбление военнослужащего, умышленное или неосторожное уничтожение или повреждение военного имущества и др. Однако это обстоятельство не умаляет их самостоятельного характера.

Таким образом, выделяемые в доктрине уголовного права преступления как транспортные

на самом деле, по нашему мнению, таковыми не являются.

Исходя из особенностей угроз безопасности функционирования транспорта, выделенных нами, нормы о транспортных преступлениях должны быть классифицированы следующим образом:

1) нормы, обеспечивающие безопасность движения или эксплуатации транспорта или транспортного средства – ст. 263 (за исключением отказа работника транспорта от своих трудовых обязанностей), 264, 268, 269 (в части эксплуатации магистральных трубопроводов);

2) нормы, обеспечивающие выполнение работы по безопасности транспорта вообще, в том числе надлежащим оператором (управляющим субъектом) – ст. 263 (в части отказа работником транспорта от исполнения своих трудовых обязанностей) и 264¹ УК РФ;

3) нормы, обеспечивающие условия безопасного функционирования транспорта – ст. 263¹, 269 (в части нарушения правил безопасности строительства и ремонта транспортных средств); 266 и 271¹ УК РФ.

Преступления, предусмотренные ст. 270 и 271 УК РФ, транспортными не являются, включены в гл. 27 УК РФ ошибочно.

Библиография:

1. Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления. Саратов, 1991. С. 65.
2. Пенезко Г.И. Безопасность движения на автомобильном транспорте. М., 1976. С. 88–130.
3. Чучаев А.И. Субъект преступления, совершаемого на водном транспорте // Советское государство и право. 1984. № 12. С. 25.
4. Чучаев А.И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Саратов, 1988 С. 85–102.
5. Кузнецов А.П., Маршак Н.Н. Особенная часть Уголовного кодекса Российской Федерации: система преступлений и их классификация. Нижний Новгород, 2008. С. 43.
6. Уголовное право России / под общ. ред. Р.А. Адельханяна. М., 2004. С. 567.
7. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. В 2-х т. Т. 2. Нижний Новгород, 1996. С. 356.
8. Уголовное право. Особенная часть / под ред. А.И. Рарога. М., 1996. С. 311.
9. Чучаев А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. С. 19.
10. Чучаев А.И. Система транспортных преступлений в новом Уголовном кодексе Российской Федерации // Ученые записки Ульяновского университета. 1997. № 2. С. 3–15; Чучаев А.И. Транспортные преступления: новое решение – новые проблемы // Российский юридический журнал. 1997. № 2. С. 84–89.
11. Уголовное право России. Части Общая и Особенная / под ред. А.И. Рарога. М., 2013. С. 418.
12. Грачева Ю.В., Чучаев А.И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право 2015. № 3. С. 23; Грачева Ю.В., Коробеев А.И., Чучаев А.И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // Lex Russica 2015. № 4. С. 76.
13. Курс уголовного права. В 5 т. Особенная часть. Т. 4 / под ред. Г.Н. Борзенкова, В.С. Комиссарова. М., 2002. С. 42.
14. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 61.
15. Полный курс уголовного права: В 5 т. Т. IV: Преступления против общественной безопасности / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2008. С. 533.
16. Благов Е.В. Преступления против общественной безопасности и общественного порядка. М., 2011. С. 64.
17. Уголовное право России. Общая и Особенная части / под ред. В.К. Дуюнова. М., 2012. С. 557.
18. Жулев В.И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 29–180.
19. Гринберг М. Объект преступления в области использования техники // Проблемы правоправедения. Новосибирск, 1967. С. 115–134.
20. Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность. М., 2015. С. 61.
21. Уголовное право. Общая и Особенная части / под общ. ред. М.П. Журавлева, С.И. Никулина. М., 2007. С. 532.

22. Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика и вопросы предупреждения. М., 2012. С. 27–37.
23. Князькина А.К. Конвенционные преступления в уголовном праве Российской Федерации: понятие, виды, общая характеристика / под ред. А.И. Чучаева. М., 2010. С. 83.
24. Уголовное право. Особенная часть / под ред. А.И. Чучаева. М., 2012. С. 494–498.

References (transliterated):

1. Chuchaev A.I. Mekhanizm transportnogo prestupleniya. Saratov, 1991. С. 65.
2. Penezhko G.I. Bezopasnost' dvizheniya na avtomobil'nom transporte. М., 1976. S. 88–130.
3. Chuchaev A.I. Sub'ekt prestupleniya, sovershaemogo na vodnom transporte // Sovetskoe gosudarstvo i pravo. 1984. № 12. S. 25.
4. Chuchaev A.I. Bezopasnost' zheleznodorozhnogo, vodnogo i vozdušnogo transporta. Saratov, 1988 S. 85–102.
5. Kuznetsov A.P., Marshakova N.N. Osobennaya chast' Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii: sistema prestuplenii i ikh klassifikatsiya. Nizhnii Novgorod, 2008. S. 43.
6. Chuchaev A.I. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta. S. 19.
7. Chuchaev A.I. Sistema transportnykh prestuplenii v novom Ugolovnom kodekse Rossiiskoi Federatsii // Uchenye zapiski Ul'yanovskogo universiteta. 1997. № 2. S. 3–15; Chuchaev A.I. Transportnye prestupleniya: novoe reshenie – novye problemy // Rossiiskii yuridicheskii zhurnal. 1997. № 2. S. 84–89.
8. Gracheva Yu.V., Chuchaev A.I. Dopolnitel'nye ugovolno-pravovye меры obespecheniya bezopasnosti avtotransporta // Ugolovnoe pravo 2015. № 3. S. 23; Gracheva Yu.V., Korobeev A.I., Chuchaev A.I. Novyi vid transportnogo prestupleniya kak modifitsirovannyi variant khorosho zabytogo starogo // Lex Russica 2015. № 4. S. 76.
9. Korobeev A.I. Transportnye prestupleniya. SPb., 2003. S. 61.
10. Blagov E.V. Prestupleniya protiv obshchestvennoi bezopasnosti i obshchestvennogo poryadka. М., 2011. S. 64.
11. Zhulev V.I. Transportnye prestupleniya. М., 2001. S. 29–180.
12. Grinberg M. Ob'ekt prestupleniya v oblasti ispol'zovaniya tekhniki // Problemy pravovedeniya. Novosibirsk, 1967. S. 115–134.
13. Korobeev A.I. Transportnye prestupleniya i transportnaya prestupnost'. М., 2015. S. 61.
14. Knyazeva N.A. Piratstvo: ugovolno-pravovaya kharakteristika i voprosy preduprezhdeniya. М., 2012. S. 27–37.
15. Knyaz'kina A.K. Konventsionnye prestupleniya v ugovolnom prave Rossiiskoi Federatsii: ponyatie, vidy, obshchaya kharakteristika / pod red. A.I. Chuchaeva. М., 2010. S. 83.