БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ГРАЖДАНСКО–ПРАВОВОЙ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТЫ

Морозов С.Ю., Медведев Е.В.

Аннотация: *Статья посвящена цивилистическим и криминологическим аспектам обеспече-ния безопасности на железнодорожном транспорте. Рассмотрены гражданско-правовые средства, применяемые для регулирования общественных отношений в сфере безопасности перевозок пассажиров и грузов. В ней проведен анализ факторов угрозы безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта криминального характера. Также рассматривается вопрос об определении перечня внутренних и внеш-них угроз безопасному функционированию транспорта. На основе этого рассматривает-ся содержание понятия «железнодорожная безопасность» в уголовно-правовом форма-те. В результате исследования автор приходит к выводу о необходимости замены неко-торых законодательных формулировок и внесения соответствующих изменений в дейст-вующую редакцию УК Методология: диалектика, абстрагирование, анализ, синтез, дедукция, формально-юридический метод, сравнительно-правовой и статистический методы, метод межотраслевых юридических исследований. Если учитывать, что принято понимать под состоянием защищенности жизненно важных интересов общества в целом и одновременно принимать во внимание специфику железнодорожного транспорта, то понятие железнодорожной безопасности по логике также должно подразумевать обеспечение состояния защищенности не только от угроз причинения вреда жизни и здоровью людей, но и имущественным интересам, экологической системе и т.д.*

Ключевые слова: *Транспорт, договор, перевозка, груз, оборудование, элементы транспортной системы, уголовно-правовой механизм, транспортная безопасность, уничтожение, повреждение.*

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194

При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

Отношениям, направленным на обеспечение безопасной работы железнодорожного транспорта, сегодня уделяется особое внимание во всем мире. Это неудивительно, учитывая специфику железнодорожного транспорта как источника повышенной опасности[1].

В Российской федерации выполнение условий безопасности также имеет приоритетное значение перед всеми остальными показателями функционирования железнодорожной отрасли. Для этого на железных дорогах принимается целый ряд мер. В системе министерства транспорта и управления железнодорожного транспорта действует специально уполномоченный орган – управление безопасности в сфере железнодорожного транспорта. Такое же подразделение имеется внутри ОАО «РЖД».

Сотни объектов, в том числе практически все крупные вокзалы, оснащаются системами внутреннего телевидения. Системами охранно-пожарной сигнализации оборудованы тысячи стационарных объектов и объектов подвижного состава. Безопасность пассажиров и грузов железнодорожного транспорта обеспечивают специальная звукозаписывающая аппаратура, средства обнаружения взрывчатых веществ, оружия и боеприпасов, локализаторы взрывов и т.д.[2]

Одной из важнейших сторон обеспечения безопасности рассматриваемой отрасли, как справедливо отмечают многие авторы, является качество ее правового регулирования[3]. На данный момент в России имеется целый ряд инструментов, используемых для регламентации данной сферы общественных отношений, которые касаются самых различных сторон обеспечения безопасности на железных дорогах. Эту систему образуют самые разные правовые средства, как прямо регламентирующие вопросы обеспечения железнодорожной безопасности, так и косвенно затрагивающие ее.

На данный момент основными источниками права в области железнодорожного транспорта являются федеральные законы от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»[4]. К принятию готовится Специальный технический регламент «О безопасности железнодорожного транспорта и связанной с ним инфраструктурой». Среди подзаконных нормативных актов можно выделить Приказ МПС РФ от 08.01.1994 № 1Ц «О мерах по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте», Приказ Минтранса РФ от 25 декабря 2006 г. № 163 «Об утверждении Положения о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта событий»[5], «Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (утв. МПС РФ 26.05.2000 № ЦРБ-756)[6] и др.

Как известно, транспортное законодательство является комплексным, содержащим нормы различных отраслей права. Далее рассмотрим вопросы, которые связаны с обеспе-

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194
При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

чением безопасности на транспорте, нашедшие отражение в гражданском праве и криминологии. Начнем с цивилистических аспектов данной сферы правового регулирования.

Наука гражданского права уделяет достаточное внимание вопросам безопасности перевозок, причем на протяжении многих десятилетий. Еще в начале XX в.в. в ст. 1998 проекта Гражданского Уложения Российской Империи была установлена обязанность перевозчика прилагать крайнюю заботливость о безопасной перевозке пассажиров и отвечать за всякий вред, происшедший от недостатка знаний и опытности, необходимых для исполнения принятой на себя перевозки[7]. По мнению Редакционной комиссии, разработавшей данный проект «перевозчики обязаны не только исполнять предусмотренные законом или иными обязательными постановлениями... технические правила предосторожности относительно исправного содержания перевозочных средств, но и вообще прилагать крайнюю заботливость о безопасной перевозке пассажиров; в случае же несоблюдения такой заботливости или неимения необходимых для исполнения принятой на себя перевозки знаний и опытности перевозчик должен отвечать за происшедший от сего вред для пассажиров...»[8]. Как отмечают М.И. Брагинский и В.В. Витрянский на перевозчиков «возлагалась обязанность содержать перевозочные средства в исправности, они должны были быть безопасными и пригодными для перевозки пассажиров. Ответственность за действия посторонних лиц, направленных не непосредственно против пассажиров, но против безопасности самой перевозки или перевозочных средств, должна была возлагаться на перевозчика»[9].

Что касается современного гражданского законодательства, то оно содержит множество правил, регулирующих поведение участников транспортного процесса, касающихся вопросов безопасности. О.Ю. Скворцов справедливо отмечает, что специфика отношений на транспорте «диктует участникам гражданского оборота перед заключением договоров имущественного характера провести определенные организационные мероприятия, направленные на создание технических условий, обеспечение безопасности и решение иных вопросов, без которых невозможен нормальный имущественный оборот»[10]. Еще на этапе подготовки к перевозке, на каждого из участников договорных отношений возлагается целый ряд прав и обязанностей, связанных с организацией обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и иных технических средств. «Такое положение является традиционным и вполне оправданным, поскольку транспортная деятельность как никакая другая требует организации перевозочного процесса с соблюдением требований безопасности, а также взаимодействия транспортных организаций с грузоотправителями, грузополучателями и между собой»[11]. В ст. 20 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее – УЖТ), владельцы инфраструктур, перевоз-

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194

При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

чики, грузоотправители (отправители) и другие участники перевозочного процесса в пределах установленной законодательством РФ о железнодорожном транспорте компетенции обеспечивают: безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда; безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа; безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта; экологическую безопасность.

Хотя грузоотправители – категория субъектов, которая в меньшей степени наделена полномочиями в рассматриваемой области, поскольку они обладают возможностью предпринять необходимые меры для обеспечения безопасности отправляемых ими объектов, безопасность которых в дельнейшем вменяется в обязанность иным субъектам[12]. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б., комментируя ч. 1 ст.18 УЖТ отмечают, что она «обязывает грузоотправителей (отправителей) подготавливать грузы, грузобагаж для перевозок таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения, сохранность грузов, вагонов, контейнеров, пожарную и экологическую безопасность»[13]. Данные требования касаются обязанности правильно упаковать и промаркировать груз.

Договору перевозки грузов железнодорожным транспортом всегда предшествует договор о предъявлении груза к перевозке. При выполнении его условий обе стороны должны выполнять требования закона, касающиеся обеспечения безопасности перевозки. Согласно ст. 10 Закона РФ «О защите прав потребителей» исполнитель услуги обязан своевременно предоставлять потребителю необходимую и достоверную информацию об услугах, обеспечивающую возможность их правильного выбора. Информация об услугах в обязательном порядке должна содержать правила и условия эффективного и безопасного использования услуг[14]. Нормы данного закона применяются и к транспортным услугам и устанавливают права потребителей на оказание услуг безопасных для жизни, здоровья, имущества потребителей и окружающей среды, а также определяет механизм реализации этих прав[15].

На перевозчика также возлагается обязанность перевозчика подать отправителю груза исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза (ст. 791 ГК РФ). Требования к подаваемым вагонам устанавливаются в стандартах и Правилах технической эксплуатации железных дорог. Неисправность подаваемых транспортных средств может привести к негативным последствиям. Так, высыпание груза из технически неисправного вагона «на железнодорожное полотно может, исходя из химических свойств груза, вызвать ложное замыкание рельсовых цепей, что приводит к самопроизвольному изменению показаний светофоров и другой сигнализации связи, негативно влияет на безопасность движения»[16].

Многое зависит и от свойств грузов. «Наукой «грузоведение» уже давно определен перечень грузов, которые по причинам экологической безопасности целесообразно перевозить железнодорожным транспортом, а не морским, не через тропики, а по пространствам с

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194
При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

прохладным климатом, сухой зимой». Грузоотправитель, при предъявлении груза для перевозки обязан указать в накладной достоверные данные об их наименованиях, особых отметках, сведениях, их свойствах (Ст. 27 УЖТ). Особенно это касается опасных грузов, под которыми в соответствии со ст. 2 УЖТ понимаются грузы, которые в силу присущих им свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении могут стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде;

Перевозчик, вправе проверить достоверность этих данных. В.А. Егиазаров и В.Б. Ляндрес справедливо указывает на то, что серьезным последствием сообщения в накладной недостоверных данных является возможность возникновения обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта. Для грузоотправителя неверно указавшего сведения о грузе в качестве негативного последствия наступает привлечение его к гражданско-правовой ответственности в виде штрафа в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов. Для ее возложения «не нужно, чтобы в результате искажения данных произошли, например, пожар, авария, а достаточно возможности их возникновения. … Причем возмещение перевозчику понесенных убытков не освобождает грузоотправителя от взыскания штрафа (п. 28 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30)»[17]. При отправлении запрещенных для перевозки железнодорожных транспортных грузов ответственность наступает за факт отправления таких грузов независимо от последствий. При наличии неблагоприятных последствий, например повреждений перевозочных средств, пути, сооружений, перерыва движения, ответственность грузоотправителя возрастает. Уплата штрафа не освобождает от возмещения убытков, вызванные правонарушением. Перевозчик же, напротив, освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, грузобагажа, если они произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем в накладной или отправителем в заявлении на отправку грузобагажа.

Для обеспечения безопасности движения большую роль играют правила о взвешивании и контрольных перевесках грузов (ст. 27 УЖТ), в соответствии с которыми железные дороги в местах общего пользования, а грузоотправители, грузополучатели в местах необщего пользования должны иметь достаточное количество весовых приборов.

Погрузка, размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны обеспечивать безопасность движения поездов. В целях обеспечения безопасности движения положением ч. 1 ст. 29 УЖТ закреплено требование

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194

При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

недопустимости загрузки вагонов, контейнеров свыше их грузоподъемности согласно указанным на них трафаретам. Причем размещение это должно производиться не столько исходя из габаритов самого груза, сколько из требования равномерного распределения нагрузки его массы по площади пола вагона, контейнера. Такое условие продиктовано исключительно требованиями безопасности движения …, поскольку неравномерное размещение груза в вагоне, контейнере неизбежно вызывает перекос кузова вагона со всеми вытекающими из этого последствиями и неравномерность загрузки контейнера.

В процессе исполнения договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении следует обратить внимание на обеспечение безопасности в пунктах перевалки. Промежуточные пункты доставки вносят дискретность в транспортный процесс, что затрудняет реализацию требований к безопасности[18]. От того, насколько четко стороны в узловых соглашениях определят технические и организационные условия перевалки грузов, зависит безопасность операций, производимых при передаче груза с одного вида транспорта на другой.

Помимо договоров перевозки большую роль в обеспечении безопасности играют «диспетчерские договоры», предусматривающие согласованную деятельность транспортных инфраструктур по организации транспортного процесса. Безопасность движения напрямую зависит от безупречной работы средств сигнализации, централизации и блокировки, правильного составления маршрутов и расписания перевозок и полетов, согласованной работы диспетчерских служб по управлению движением на всех видах транспорта».

При причинении вреда источником повышенной опасности, следует руководствоваться нормами ст. 1079 ГК РФ в соответствии с которой, источник повышенной опасности представляет собой деятельность граждан и юридических лиц, связанную с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения и т.п.). Как отмечает Е.А. Бевзюк, «независимо от категории субъекта, осуществляющего деятельность, а также порядка эксплуатации объекта, места расположения объектов признаются зонами повышенной опасности, т.е. сам по себе факт нахождения на данной территории объекта инфраструктуры железнодорожного транспорта превращает ее в особый участок с повышенным риском причинения вреда (ущерба), т.е. повышенной опасности».

Особое значение в деле обеспечения безопасности на железных дорогах имеют нормы уголовного права, которые, обладая мощнейшим принудительным потенциалом, являются, пожалуй, самым действенным инструментом воздействия на социальное поведение[19]. В то же время вопрос о том, какие аспекты отношений в сфере безопасности железнодорожного транспорта нуждаются в уголовно-правовой охране, кажется не таким простым.

Дело в том, что понятие «железнодорожная безопасность» охватывает

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194
При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

слишком широкую область отношений и является чрезмерно объемным с уголовно-правовой точки зрения. Как следствие не все нарушения в этой сфере отвечают общепринятым критериям криминализации преступных посягательств. Кроме того, указанное понятие не совсем соответствует пониманию сущности и содержания категории «безопасность» в уголовном праве.

Так, по мнению экспертов, безопасность железнодорожного транспорта включает несколько аспектов. Во-первых, в этой системе разделяют то, что касается безопасности для самой системы железнодорожного транспорта (безопасность пассажиров, грузов, перевозимых этим видом транспорта, имущества и технологических систем железной дороги, экономическая безопасность железнодорожного комплекса) и то, что влияет на безопасность окружающей среды железной дороги (безопасность: людей, имущества, природы, экономических систем других отраслей, страны в целом)[20].

Во-вторых, в ней выделяют безопасность людей, материальных ценностей, технологических систем, экономических систем, природы, то есть безопасность отдельных элементов транспортной системы[21].

В-третьих, безопасность на железных дорогах классифицируют по видам угроз, принимая во внимание, возникновение их не только внутри системы железнодорожных перевозок, но и вне ее (угрозы, связанные с человеческим фактором, с особенностями тех или иных материальных объектов, техногенного, природно-климатического, экономического характера и т.д.)[22].

В-четвертых, рассматриваемый вид безопасности оценивают по профессиональной специфике мер, сил и средств. С этой точки зрения выделяют: организационную защиту объектов и грузов; инженерно-техническую защиту объектов и грузов; организационные противопожарные и спасательные мероприятия, в частности, с применением инженерно-технических средств; технологическую охранно-пожарную защиту; технологическую защиту от сбоев систем и механизмов; организационные антикриминальные мероприятия, в том числе с применением технических средств; управление движением с учетом аспектов безопасности; ремонтно-эксплуатационные мероприятия с учетом аспектов безопасности; мероприятия по предупреждению загрязнения окружающей среды, сбору и уничтожению отходов; организационные мероприятия по обеспечению защиты от угроз криминального характера; обеспечение защиты от экономических угроз; охрану государственной и военной тайны при перевозке секретных изделий и продукции; страховую защиту имущества, жизни и здоровья граждан[23].

Среди всех аспектов системы железнодорожной безопасности особое внимание специалисты уделяют таким укрупненным ее направлениям, как физическая защита стационарных объектов; противопожарная безопасность; технологическая безопасность; безопасность движения; экологическая безопасность; охрана правопорядка; охрана и сопровождение грузов, пассажирских составов, лиц, подлежащих охране; экономическая безопасность;

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194

При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

обеспечение режима секретности; страхование[24].

Получается, что обозначенный подход к пониманию железнодорожной безопасности, хотя и дает комплексное представление о системе безопасности железнодорожного транспорта, в которой предусмотрены все возможные виды угроз, все объекты защиты и по отношению ко всем им выработаны меры обеспечения безопасности, в то же время вскрывает серьезную дилемму.

Он не учитывает, что в рамках криминологического обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, речь должна идти прежде всего о предотвращении угроз преступного характера. Иначе говоря, взгляд на рассматриваемое понятие с точки зрения критериев установления уголовно-правовых запретов требует значительного сужения и коррекции его смысла по целому ряду позиций. На наш взгляд, в первую очередь здесь нужно обратить внимание на следующие обстоятельства.

В первую очередь следует учитывать, что сфера взаимодействия человека с железной дрогой по своей природе подразумевает два вида контакта между ними – внутренний и внешний[25]. Первый, по мнению большинства специалистов, охватывает действия лиц, непосредственно управляющих железнодорожным транспортом, обслуживающих его, осуществляющих эксплуатацию и ремонт железных дорог, то есть лиц, выступающих участниками этой системы, отвечающих за безопасность ее функционирования[26]. Второй предполагает воздействие на нормальное функционирование железной дороги лиц, не имеющих прямого отношения к железнодорожной деятельности. К их числу, на наш взгляд, можно отнести пассажиров и иных лиц, вступающих при тех или иных обстоятельствах во взаимодействие с железнодорожным транспортом, железной дорогой или соответствующими элементами инфраструктуры как бы извне[27].

Для создания более четкого представления о существующих угрозах железнодорожной безопасности в рамках первого вида взаимодействия, на наш взгляд, целесообразно разделить деятельность в сфере железнодорожного транспорта на виды или стадии, имеющие самостоятельное значение, отличающиеся по целям, характеру и способу взаимодействия человека с железнодорожным транспортом и железной дорогой. По данному принципу, применительно конкретно к железнодорожному транспорту, думается, логично выделить следующие основные моменты: ввод в эксплуатацию, эксплуатация и движение железнодорожного транспорта, его ремонт и техническое обслуживание. По аналогии указанная схема, как представляется, вполне подходит и к отношениям, предметом которых выступают железные дороги, а также элементы инфрастуктуры.

Теоретически обозначенные виды деятельности с учетом их технологической специфики можно разделить еще на более мелкие виды. Причем подобная детальная классификация имеется в сфере управления железнодорожным транспортом и соответству-

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194
При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

ющей литературе[28]. Однако с точки зрения правового регулирования это делать нецелесообразно. Наоборот, логичнее, как нам кажется, объединять их в группы более высокого уровня обобщения.

Данное утверждение объясняется рядом причин и прежде всего тем, что подобный подход дает возможность избежать терминологической путаницы и использования в нормативных правовых актах, в том числе и в уголовном законе, технических терминов, критериев и т.д., трудных для восприятия человеком, не имеющим специальных познаний в рассматриваемой сфере. Думается, не случайно, в похожих случаях, законодатель стремясь максимально упростить возможность уяснения сущности уголовно-правовых запретов, использует в процессе их построения бланкетные конструкции. О преимуществах приведенного способа, кстати, часто отзываются и многие ученые[29].

В противном случае детализация нарушений в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, может повлечь криминализационную избыточность, появление неоправданно большого количества запретов, которые к тому же, скорее всего, будут конкурировать между собой. В результате, все это неизменно приведет к возникновению существенных трудностей в процессе правоприменительной деятельности.

Резюмируя изложенное, оптимальным вариантом уголовно-правовой защиты общественных отношений в сфере железнодорожного транспорта от внутренней угрозы, на наш взгляд, будет построение через использование бланкетных норм системы запретов, охватывающих нарушения установленных специальным законодательством правил движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, эксплуатации железных дорог, ремонта и ввода в эксплуатацию железнодорожного транспорта и железных дорог.

Примерно такой подход на данный момент использует отечественный законодатель, выделяя в системе преступлений против общественной безопасности два самостоятельных состава: 1) нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263 УК) и 2) недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК).

Перечень внешних факторов угрозы безопасного функционирования железнодорожного транспорта и железных дорог выглядят более очевидным. Исходя из того, от кого они происходят, можно выделить два основных вида опасностей: 1) негативное воздействие на движение железнодорожного транспорта со стороны пассажиров (сюда можно отнести, например, осуществление перехода между вагонами в момент, когда это запрещено, высовывание из окон или самовольное открытие дверей во время движения поезда и т.д.), и 2) воздействия на подвижные составы, железнодорожные пути или инфраструктуру со стороны иных третьих лиц, не являющихся участниками названных специфических отношений (это может быть любое приведение в негодность транспортных средств, пу-

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194

При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

тей сообщения, средств сигнализации и связи либо другого транспортного оборудования путем разрушения или повреждения. Под иными способами приведения в негодность элементов железнодорожной системы следует понимать обесточивание указанными лицами электрических сетей, слив топлива из баков транспортных средств, блокирование транспортных коммуникаций и т.д.)[30].

На данный момент в уголовном законе вопрос обеспечения указанной сферы железнодорожной безопасности, как и в предыдущем случае, решается недостаточно четко. Безопасность в сфере железнодорожного транспорта в рассматриваемом ракурсе по логике обеспечивают две нормы – об ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК) и за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК). Но если первая норма хотя бы частично отражает специфику посягательств на рассматриваемые отношения, то вторая, как и в случае установления ответственности за недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию транспортных средств, является общей для всех видов нарушений транспортной безопасности вне зависимости от вида транспорта. Такой подход законодателя к исследуемой проблеме, на наш взгляд, выглядит крайне непоследовательным.

Несмотря на то, что железнодорожная безопасность является элементом транспортной безопасности, в целом имеется ряд весьма веских оснований обособления соответствующих уголовно-правовых запретов в этой сфере в самостоятельные нормы. Данное утверждение обусловлено не только особенностями функционирования железнодорожных сообщений, как узкоспециализированной области общественных отношений, но и тем, что железнодорожный транспорт (также, как воздушный и водный), по сравнению с остальными видами транспорта, является более серьезным источником повышенной опасности, требующим более высокой степени ответственности при взаимодействии с ним[31].

Думается, раз уж законодатель выделил норму об ответственности за нарушение правил его движения и эксплуатации, имеет смысл продолжить эту линию и в вопросе о нарушениях ремонта и выпуска его в эксплуатацию, а также об ответственности за иные нарушения, влияющие на безопасность работы железнодорожного транспорта, в том же ключе.

В совокупности, изложенное выше, на наш взгляд, объясняет необходимость обеспечения специальными средствами уголовного права трех сфер безопасности на железнодорожном транспорте, а именно непосредственно безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, эксплуатации железных дорог, их ремонта и ввода в эксплуатацию, а также защиты указанного вида транспорта, железнодорожных путей и их инфраструктуры от негативного воздействия на них из вне.

Между тем вопрос об источниках угрозы безопасности железнодорожного транспорта еще не предопределяет полностью то, какими должны быть

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194
При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

уголовно-правовые запреты в сфере ее обеспечения. Существенное значение для определении их содержания имеет установление характера возможных последствий от негативного воздействия на анализируемый источник повышенной опасности.

В этом плане в рамках обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта законодатель на данный момент уделяет внимание только предупреждению причинения вреда жизни человека и его здоровью. Такой подход традиционен и для других норм об ответственности за транспортные преступления, и скорее всего, обусловлен общей тенденцией в формировании механизма обеспечения транспортной безопасности средствами уголовного права[32].

Однако, если для нарушения работы обычного механического транспортного средства он вполне понятен, поскольку в ДТП чаще всего именно указанный вред выходит на первый план и по характеру и по степени значимости ущерба, то для такого транспорта как железнодорожный, водный или воздушный, он выглядит не совсем логичным.

Специфика эксплуатации железнодорожного транспорта связана с наличием целого ряда опасностей:

– обусловленных движением по рельсам больших инерционных масс с достаточно большим диапазоном допускаемых скоростей, что при определенных нарушениях безопасности движения (отклонениях от требований эксплуатации, отказах или скрытых дефектах) может приводить к сходам подвижного состава с рельсов, наездам на людей и животных, столкновениям подвижного состава друг с другом и с препятствиями;

– экологической, охватывающей опасности недопустимых сбросов отходов и выбросов в атмосферу загрязняющих веществ от деятельности железнодорожного транспорта, выхлопов двигателей тягового подвижного состава и путевых машин, шума и электромагнитного излучения, а также высвобождения опасных грузов в результате аварийных происшествий или инцидентов;

– пожарной, в том числе в вагонах поездов;

– связанной с воздействием на работников вредных и (или) опасных производственных факторов или нарушениями установленных технологических процессов, что может приводить к производственному травматизму;

– связанной с нарушением санитарно-эпидемиологических, ветеринарно-санитарных и фитосанитарных требований при перевозке людей, животных, птицы и сырых продуктов животного происхождения и т.д.[33]

Отсюда происшествия на железных дорогах, так же как и в воздухе или на воде могут быть связаны с причинением гораздо более глобальных последствий, таких как, например, экологическая катастрофа, разрушение зданий и сооружений, уничтожение имущества в крупных размерах и т.д. Достаточно вспомнить недавнее ЧП на тверской железной дороге, где в результате схода с железнодорожных путей товарного состава в местные водоемы попали нефть и мазут, что вызвало серьезное экологическое бед-

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194

При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

ствие[34]. Подобных примеров можно привести немало.

Помимо прочего, такой узконаправленный подход к пониманию железнодорожной безопасности не соответствует и общепринятому толкованию понятия безопасность, причем не только в уголовном праве, но и в праве вообще, где среди жизненно важных интересов общества помимо названных выше, называются еще и имущественные интересы, и санитарно-эпидемиологическое и экологическое благополучие населения и др.[35]

Таким образом, если учитывать, что принято понимать под состоянием защищенности жизненно важных интересов общества в целом и одновременно принимать во внимание специфику железнодорожного транспорта, то понятие железнодорожной безопасности по логике также должно подразумевать обеспечение состояния защищенности не только от угроз причинения вреда жизни и здоровью людей, но и имущественным интересам, экологической системе и т.д. В данной связи представляется целесообразным предложить законодателю расширить сферу действия уголовно-правовых норм, призванных обеспечивать безопасное функционирование железнодорожного транспорта, распространив их действие и на нарушения, которые способны не только причинять вред жизни и здоровью человека, но и влечь за собой иные значительные разрушительные последствия.

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

Библиография:

1. Винзор Т. Европейское законодательство о железнодорожной инфраструктуре / Т. Винзор // Железные дороги мира. – 2006. – № 3. – С. 27
2. Морозов В.Н. Состояние и перспективы развития российских железных дорог / В.Н. Морозов // Железнодорожный транспорт. 2008. № 6. С.44.
3. Садиков О.Н. Реформы международного железнодорожного права / О.Н. Садиков // Проблемы международного частного права: Сб. статей / Под ред. Н.И. Марышевой. М. 2000. С.91.
4. Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 170.
5. Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2007. № 6. С. 17.
6. Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2001. № 8. С. 52.
7. Кодификация Российского гражданского права: Свод законов гражданских Российской Империи. Проект Гражданского уложения Российской Империи, Гражданский кодекс РСФСР 1922 года, Гражданский РСФСР 1964 года. Екатеринбург: Института частного права. 2003. С. 350.
8. Гражданское Уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной комиссии по составлению Гражданского уложения / Под ред. И.М. Тютрюмова. Том второй. Спб., 1910. С. 556.

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194
При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна

References (transliterated):

1. Vinzor T. Evropeiskoe zakonodatel'stvo o zheleznodorozhnoi infrastrukture / T. Vinzor // Zheleznye dorogi mira. – 2006. – № 3. – S. 27
2. Morozov V.N. Sostoyanie i perspektivy razvitiya rossiiskikh zheleznykh dorog / V.N. Morozov // Zheleznodorozhnyi transport. 2008. № 6. S.44.
3. Sadikov O.N. Reformy mezhdunarodnogo zheleznodorozhnogo prava / O.N. Sadikov // Problemy mezhdunarodnogo chastnogo prava: Sb. statei / Pod red. N.I. Maryshevoi. M. 2000. S.91.
4. Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii. 2003. № 2. St. 170.
5. Byulleten' normativnykh aktov federal'nykh organov ispolnitel'noi vlasti. 2007. № 6. S. 17.
6. Byulleten' normativnykh aktov federal'nykh organov ispolnitel'noi vlasti. 2001. № 8. S. 52.
7. Kodifikatsiya Rossiiskogo grazhdanskogo prava: Svod zakonov grazhdanskikh Rossiiskoi Imperii. Proekt Grazhdanskogo ulozheniya Rossiiskoi Imperii, Grazhdanskii kodeks RSFSR 1922 goda, Grazhdanskii RSFSR 1964 goda. Ekaterinburg: Instituta chastnogo prava. 2003. S. 350.
8. Grazhdanskoe Ulozhenie: Proekt Vysochaishe uchrezhdennoi Redaktsionnoi komissii po sostavleniyu Grazhdanskogo ulozheniya / Pod red. I.M. Tyutryumova. Tom vtoroi. Spb., 1910. S. 556.

© NOTA BENE (ООО «НБ-Медиа») www.nbpublish.com

DOI: 10.7256/2310-8681.2015.3.20194

При цитировании этой статьи сноска на DOI обязательна