

Александр Коробеев

# Транспортные преступления



Теория и практика уголовного права и уголовного процесса

Александр Коробеев

# **Транспортные преступления**

«Юридический центр»

2003

**Коробеев А. И.**

Транспортные преступления / А. И. Коробеев — «Юридический центр», 2003 — (Теория и практика уголовного права и уголовного процесса)

Работа представляет собой первое наиболее полное системное, комплексное исследование уголовно-правовых, уголовно-политических и криминологических проблем борьбы с транспортной преступностью после введения в действие УК РФ 1996 г., содержащее комментарии норм об ответственности за транспортные преступления, социологический анализ проблем их наказуемости, причин и мер предупреждения, рекомендации по совершенствованию действующего уголовного законодательства в этой сфере. В книге широко представлена судебная практика Верховного Суда РФ, отдельных субъектов Российской Федерации, анализируются наиболее характерные ошибки судов при квалификации транспортных преступлений. Издание предназначено для практических работников органов юстиции, преподавателей, аспирантов и студентов юридических учебных заведений.

ББК 67.408

© Коробеев А. И., 2003

© Юридический центр, 2003

## Содержание

Введение	7
Глава I. Транспортные преступления: история и современность	11
§ 1. История российского уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления	11
§ 2. Особенности современного уголовного законодательства зарубежных стран об ответственности за транспортные преступления	20
Конец ознакомительного фрагмента.	30

# Александр Коробеев

## Транспортные преступления

© А. И. Коробеев, 2003

© Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003

Рецензенты:

*В. С. Комиссаров, доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой уголовного права и криминологии Московского государственного университета*

*А. И. Чучаев, доктор юридических наук, профессор Московской государственной юридической академии*

\* \* \*

**Уважаемый читатель!**

*Вы открыли книгу, входящую в серию работ, объединенных общим названием «Теория и практика уголовного права и уголовного процесса».*

*Современный этап развития уголовного и уголовно-процессуального законодательства напрямую связан с происходящими в России экономическими и политическими преобразованиями, которые определили необходимость коренного реформирования правовой системы. Действуют новые Уголовный и Уголовно-исполнительный кодексы, с 1 июля 2002 г. вступил в силу Уголовно-процессуальный кодекс РФ.*

*В этих законах отражена новая система приоритетов, ценностей и понятий, нуждающихся в осмыслении. Появившиеся в последнее время комментарии и учебники по данной тематике при всей их важности для учебного процесса достаточно поверхностны. Стремление познакомить читателя с более широким спектром проблем, с которыми сталкиваются как теоретики, так и практики, и породило замысел на более глубоком уровне осветить современное состояние отраслей криминального цикла. Этой цели и служит предлагаемая серия работ, посвященных актуальным проблемам уголовного права, уголовно-исполнительного права, криминологии, уголовного процесса и криминалистики.*

*У истоков создания настоящей серии книг стояли преподаватели юридического факультета Санкт-Петербургского государственного университета. Впоследствии к ним присоединились ученые Санкт-Петербургского юридического института Генеральной прокуратуры Российской Федерации, Санкт-Петербургского университета МВД и других вузов России, а также ряд известных криминалистов, обладающих большим опытом научных исследований в области уголовного права, уголовно-исполнительного права, криминологии, уголовного процесса и криминалистики.*

*В создании серии принимают участие и юристы, сочетающие работу в правоохранительных органах, других сферах юридической практики с научной деятельностью и обладающие не только богатым опытом применения законодательства, но и способностями к научной интерпретации результатов практической деятельности.*

*С учетом указанных требований формировалась и редакционная коллегия, которая принимает решение о публикации.*

*Предлагаемая серия основывается на действующем российском законодательстве о противодействии преступности и практике его применения с учетом текущих изменений и перспектив развития. В необходимых случаях авторы обращаются к опыту зарубежного законодательства и практике борьбы с преступностью, с тем, чтобы представить отечественную систему в соотношении с иными правовыми системами и международным правом.*

*Подтверждением тому служат следующие вышедшие из печати работы Б. В. Волженкина «Экономические преступления», В. И. Михайлова и А. В. Федорова «Таможенные преступления», Е. В. Топильской «Организованная преступность», М. П. Столовского «Назначение наказания», В. Б. Малинина «Причинная связь в уголовном праве», Д. В. Ривмана и В. С. Устинова «Виктимология», В. М. Волженкиной «Нормы международного права в российском уголовном процессе», Р. Д. Шарапова «Физическое насилие в уголовном праве», М. Г. Миненка и Д. М. Миненка «Корысть. Криминологические и уголовно-правовые проблемы», С. Д. Шестаковой «Состязательность в уголовном процессе», И. Ю. Михалева «Криминальное банкротство», Г. В. Овчинниковой, М. Ю. Павлика, О. П. Коришиновой «Захват заложника», А. П. Попова «Преступления против личности при смягчающих обстоятельствах», О. В. Старкова, С. Ф. Милюкова «Наказание: уголовно-правовой и криминологический анализ», А. Л. Протопопова «Расследование сексуальных убийств», С. А. Алтухова «Преступления сотрудников милиции», В. Г. Павлова «Субъект преступления», Ю. Е. Пудовочкина «Ответственность за преступления против несовершеннолетних по российскому уголовному праву», И. М. Тяжковой «Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности», В. М. Борисенко, К. И. Егорова, Г. П. Исаева, А. В. Сапсая «Преступления против военной службы», А. А. Майорова, В. Б. Малинина «Наркотики: преступность и преступления», Г. В. Назаренко «Невменяемость: уголовно-релевантные психические состояния», Б. В. Волженкина «Преступления в сфере экономической деятельности (экономические преступления)», 2-е изд., дополненное и расширенное, А. А. Струковой «Невозвращение из-за границы средств в иностранной валюте: уголовно-правовая характеристика», С. С. Тихоновой «Прижизненное и посмертное донорство в РФ: вопросы уголовно-правового регулирования», А. В. Мадьяровой «Разъяснения Верховного Суда РФ в механизме уголовно-правового регулирования», М. Л. Прохоровой «Наркотики: уголовно-правовая характеристика», Л. А. Андреевой, П. Ю. Константинова «Влияние жестокости преступного поведения на уголовную ответственность», И. В. Александрова «Налоговые преступления», Л. С. Аистовой «Незаконное предпринимательство», и др., в которых анализируются современные проблемы борьбы с преступностью.*

*Надеемся, что найдем в Вас взыскательного читателя, если Ваша принадлежность к юридико-образовательной или правоприменительной деятельности вызовет интерес к этой серии книг.*

*Редакционная коллегия  
Февраль 2003 г.*

## Введение

Транспорт есть важнейшая составная часть инфраструктуры российской экономики, от уровня его развития и работы в значительной мере зависит успешное осуществление экономической стратегии государства.

Серьезный вред нормальной деятельности транспорта причиняют транспортные преступления, состояние, структура и динамика которых в настоящее время крайне неблагоприятны. Анализ данных отечественной и зарубежной статистики показывает, что ежегодно в мире регистрируется около 60 млн дорожно-транспортных происшествий, в результате которых более 500 тыс. человек погибают и свыше 10 млн получают телесные повреждения различной степени тяжести. Согласно некоторым источникам, практически каждый девятый водитель в течение своей жизни бывает ранен или погибает в автомобильных авариях. Число жертв дорожно-транспортных происшествий в развитых странах в последнее время увеличивается ежегодно в среднем на 10 %. Не удивительно, что «автосмерть» сейчас вышла на третье место в мире после смерти от сердечнососудистых и раковых заболеваний. Причем общий риск гибели человека наиболее выражен при передвижении автомобильным транспортом. Именно он в 12 раз опаснее морского и речного, в 3 раза – железнодорожного и в 1,5 раза – воздушного<sup>1</sup>.

Ежегодно в России участниками дорожного движения совершается в среднем около 50 тыс. дорожно-транспортных преступлений. В целом же на автодорогах, улицах городов и населенных пунктов России в год совершается около 160 тыс. дорожно-транспортных правонарушений, гибнут около 30 тыс. человек и около 180 тыс. получают ранения. По уровню аварийности (с учетом тяжести последствий) наша страна вышла на первое место в мире. Тяжесть дорожно-транспортных происшествий в России в несколько раз выше, чем в США, Великобритании, Италии, Франции, Германии, Японии.

Значителен уровень аварийности на морском и речном флоте. Так, по данным Ливерпульской ассоциации страховщиков, в результате аварийных случаев ежегодно в мире получают повреждения около 8000 судов. По другим сведениям, за последние 25 лет в мире погибло более 1500 судов. Только за период с 1994 по 2001 г. на морском и речном флоте России произошло 282 происшествия<sup>2</sup>. В 2001 г. уровень аварийности на российских судах, по сравнению с предыдущим годом, возрос на 37 %, что в абсолютных показателях составило 59 происшествий.

Существенны людские и экономические потери от аварийности на железнодорожном и воздушном транспорте. В течение 1994–2001 гг. в России произошло 289 происшествий на воздушном и 140 – на железнодорожном транспорте, в результате которых в общей сложности погибли 1188 человек. По данным Федеральной службы воздушного транспорта РФ, удельные показатели аварийности воздушных судов превышают в настоящее время среднемировой уровень в 5–6 раз. Кроме того, в России в последние годы возросло и количество авиаинцидентов: в 1999 г. их было 785, в 2000 г. – 761, в 2001 г. – 894<sup>3</sup>.

Достаточно распространенным видом транспортных преступлений является угон воздушных судов. Если в России за всю историю авиации насчитывается относительно небольшое число актов угона, то зарубежные государства в последнее время были захлестнуты волной воздушного пиратства. Пик этого вида преступной деятельности пришелся на конец 60-х –

---

<sup>1</sup> Буралев Ю. П., Павлов Е. И. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. М., 1999. С. 21; Якубенко Н. В. Дорожно-транспортные правонарушения в антропотехнической системе «дорожное движение». Тюмень, 2001. С. 10.

<sup>2</sup> Судходство. 2000. № 9. С. 20; Морской флот. 2001. № 4. С. 6.

<sup>3</sup> Российская Федерация. 2000. № 1. С. 71; Россия в цифрах. Краткий статистический сборник. М., 2000. С. 237; Комсомольская правда. 2002. 2 окт.

середину 70-х гг. По данным ООН, если за период 1930–1961 гг. было отмечено 42 случая удавшихся и неудавшихся угонов самолетов, то в 1969–1979 гг. – уже 483 угона авиалайнеров с 31845 пассажирами на борту. В результате деятельности воздушных пиратов взорвано 75 самолетов. С 1969 по 1988 г. их жертвами стали 2330 человек<sup>4</sup>.

Беспримерной в истории человечества акцией воздушного терроризма стал одновременный угон 11 сентября 2001 г. в США четырех пассажирских самолетов с последующим использованием их угонщиками-камикадзе в качестве средств осуществления террористических актов в Нью-Йорке и Вашингтоне. В результате совершенного преступления погибли в общей сложности несколько тысяч человек, имущественный ущерб превысил 20 млрд долларов.

Но особенно многочисленными стали в последнее время угоны автотранспортных средств. В ряде регионов России эти преступления имеют тенденцию к росту. Только в 2001 г. количество угонов в стране, по сравнению с предыдущим годом, увеличилось на 18,9 % и составило 31689<sup>5</sup>. В настоящее время в розыске находится свыше 100 тыс. единиц транспортных средств.

Изложенное позволяет сделать вывод о весьма большой распространенности и достаточно высокой степени общественной опасности транспортных происшествий в целом и транспортных преступлений в частности. Но из этого еще, отнюдь, не следует, что современное развитие транспорта с фатальной неизбежностью определяет значительный уровень его аварийности. Напротив, в современных условиях развития высоких технологий в сфере транспортной деятельности появляется и противоположная тенденция – эффективное предупреждение подобных деяний. Хотя, с одной стороны, научно-технический прогресс вызывает некоторые отрицательные последствия, с другой стороны, в процессе его развития вырабатываются инструменты для смягчения или полного устранения этих последствий, а главное – для их предупреждения в будущем.

Отмеченная тенденция реализуется в основном через техническую политику государства. Объективности ради необходимо подчеркнуть, что если развитие транспорта во всем мире (с учетом процессов глобализации) происходит сейчас в условиях возрастания технической вооруженности всех сфер человеческой деятельности, в обстановке интенсификации научно-технического прогресса, с которым связан прежде всего существенный качественный рост различных видов транспорта, его дальнейшее совершенствование, повышение надежности и безопасности работы, то в России (в силу переживаемого ею системного кризиса) эта тенденция пока «пробуксовывает». В результате техника морально и физически устаревает, транспортный парк катастрофически ветшает, транспортные средства эксплуатируются с грубейшими отступлениями от соответствующих правил, что не может в конечном счете не сказаться отрицательно на безопасности транспортной деятельности. Прогнозируемый на 2003–2004 гг. пик техногенных аварий и катастроф в первую очередь затронет, скорее всего, именно транспортную их составляющую.

В то же время следует иметь в виду, что «в предупреждении негативных последствий научно-технической революции большая роль принадлежит не только мероприятиям технического характера, но и праву»<sup>6</sup>. Среди различных правовых мер, направленных на предупреждение негативных последствий транспортных преступлений, определенное место должна занимать уголовно-правовая борьба с ними. Отрицательные последствия в этой сфере могут быть нейтрализованы различными способами, в том числе и путем регламентации вновь возникаю-

<sup>4</sup> Российское уголовное право. Курс лекций. Т. 5. Преступления против общественной безопасности. Владивосток, 2001. С. 113.

<sup>5</sup> Организованный терроризм и организованная преступность. М., 2002. С. 289.

<sup>6</sup> Иойрши А. И. Научно-технический прогресс и новые проблемы права. М., 1982. С. 12.



щих общественных отношений в уголовном законе. Именно необходимость борьбы с негативными последствиями научно-технической революции и породила такое системное образование, как группа транспортных преступлений.

Здесь уместно отметить, что одной из характерных особенностей российской уголовно-правовой политики на современном этапе является отчетливо прослеживаемая тенденция к последовательному расширению сферы уголовно-правового регулирования отношений, возникающих в связи с совершением неосторожных деяний, к числу которых относится и большая часть транспортных преступлений. Научно-технический прогресс не только заметно изменил соотношение умышленных и неосторожных преступлений, но и внес соответствующие коррективы в структуру самих неосторожных преступлений, где доминировать стали деликты в сфере взаимодействия человека и техники. Если в УК РСФСР 1922 г. было всего шесть норм о преступлениях в области использования техники, в УК РСФСР 1926 г. – семь, в УК РСФСР 1960 г. – на момент его введения в действие – 24, то в УК РФ 1996 г. – 38 норм. Тенденцию к увеличению имеет и удельный вес неосторожных преступлений в структуре преступности, возросший с 5 % в 60-х годах до 15–20 % в настоящее время.

Причем в структуре самой неосторожной преступности преобладают транспортные преступления: лица, осужденные за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, составляют 75 % от числа всех осужденных за неосторожные преступления<sup>7</sup>. Об их суммарной общественной опасности достаточно красноречиво говорит тот факт, что уровень смертей и телесных повреждений от этих преступлений превышает физический вред от всех умышленных преступлений против жизни и здоровья, вместе взятых, а материальный ущерб исчисляется миллиардами рублей и по своим масштабам не идет ни в какое сравнение с вредом, причиняемым хищениями, умышленным уничтожением или повреждением имущества, злоупотреблением служебным положением и другими умышленными преступлениями.

Аналогичные тенденции зафиксированы и в других странах. Примечательно, что они одинаково отчетливо наблюдаются в государствах с различным социальным строем, уровнем развития экономики, географическим положением и т. д., что, видимо, свидетельствует об интернациональном характере причин, порождающих транспортные преступления. Так, в Японии число неосторожных транспортных преступлений составляет 430–440 тыс. случаев в год, их удельный вес в общей структуре преступности приближается к 30 %. В Германии почти половина дел, которые рассматривают уголовные суды, касается транспортных преступлений. Удельный вес этих преступлений в общей структуре преступности в Болгарии составляет 17 %, в Венгрии около 20 %, в Чехии – свыше 20 %. Те же тенденции прослеживаются и в странах Азии, Африки и Латинской Америки.

Интересы защиты общественных отношений в сфере безопасного функционирования транспорта диктуют необходимость постоянного совершенствования уголовно-правовых мер борьбы с транспортными преступлениями. Эффективность этой борьбы во многом зависит от адекватности уголовного закона реалиям социальной действительности, от содержания уголовного законодательства, его соответствия нуждам практики.

В последние годы в действующее уголовное законодательство об ответственности за транспортные преступления был внесен ряд существенных изменений и дополнений, направленных на совершенствование уголовно-правовой борьбы с ними. Достаточно вспомнить, что в УК РСФСР 1960 г. были введены ст. 212<sup>1</sup>, 213<sup>1</sup>, 213, 211, 211, 211, предусматривавшие ответственность за целый ряд преступных посягательств на безопасность функционирования транспорта. В результате нормы о транспортных преступлениях стали наиболее динамичной частью уголовного законодательства. Та же тенденция прослеживается в УК РФ 1996 г.

<sup>7</sup> Криминология. СПб., 2002. С. 293.

Внесен ряд корректив и в практику применения этих норм, в частности в результате принятия (с последующими изменениями) постановления Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях», постановления Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном». Все эти изменения так или иначе были направлены на повышение эффективности борьбы с транспортными преступлениями. Вместе с тем анализ действующего уголовного законодательства об ответственности за рассматриваемые преступления и практики его применения показывает, что каждое из этих направлений нуждается в дальнейшем совершенствовании, а все вместе они нуждаются в разработке всеобъемлющей теоретической концепции борьбы с данной разновидностью преступного поведения.

Необходимо отметить, что проблема борьбы с транспортными преступлениями вызывала и вызывает пристальный интерес ученых-юристов. Отдельные вопросы уголовной ответственности за различные виды транспортных преступлений освещены в монографических работах Н. С. Алексеева, Н. Н. Белокобыльского, М. С. Гринберга, Ф. А. Гусейнова, М. А. Ефимова, В. И. Жулева, Б. Л. Зотова, К. М. Карацева, В. И. Касынюка, В. Е. Квашица, Е. В. Кичигиной, З. Г. Корчевой, А. С. Кузьминой, Б. А. Куринова, В. В. Лукьянова, Ю. И. Ляпунова, И. Г. Маландина, В. И. Ткаченко, В. П. Тихого, В. М. Хомича, А. И. Чучаева, В. Е. Эминова и др. Исследованию различных аспектов борьбы с транспортными преступлениями посвящены несколько докторских и целый ряд кандидатских диссертаций.

Все эти работы, несомненно, внесли серьезный вклад в теорию и практику борьбы с транспортными преступлениями. Однако нельзя не учитывать, что основное внимание в них уделялось главным образом анализу конкретных составов преступлений, рассмотрению вопросов квалификации отдельных видов транспортных преступлений и их предупреждению. Между тем в настоящее время в связи с осуществляемой реформой уголовного законодательства особую остроту приобретает необходимость комплексного рассмотрения проблем борьбы с транспортными преступлениями, критического анализа действующей законодательной системы норм об ответственности за эти преступления, выработки оптимальной модели таких норм, совершенствования их конструкции. Попытка именно такого рода исследования и предпринята в предлагаемой работе. Мы исходили из идеи, что и ретроспективный анализ отечественного законодательства об ответственности за транспортные преступления, и обзор современного зарубежного уголовного законодательства в этой сфере, и разработка их общего понятия и системы, и рассмотрение проблем квалификации и наказуемости данных видов отклоняющегося поведения, и выяснение причин и условий, их порождающих, – все это в конечном счете должно служить исходным материалом для разработки единой всеобъемлющей концепции борьбы с транспортными преступлениями и такого ее неотъемлемого компонента, каковым является оптимальная модель системы норм об ответственности за данные деяния.

## **Глава I. Транспортные преступления: история и современность**

### **§ 1. История российского уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления**

Современная трактовка понятия «транспортные преступления» предполагает необходимость исторического анализа не только условий, в которых происходило формирование уголовного законодательства в области борьбы с этими деяниями, но и особенностей развития самого законодательства, его направлений, тенденций.

По вполне понятным причинам история борьбы с транспортными преступлениями не уходит в глубь веков: транспорт как таковой (за исключением, пожалуй, гужевого) в России появился сравнительно недавно. Порядок движения по российским дорогам в XVII–XVIII вв. был регламентирован правилами и предписаниями и касался гужевого и отчасти водного транспорта.

Так, в гл. IX «О мытах и о перевозах, и о мостах» *Соборного уложения 1649 г.* регламентировался порядок содержания проезжих путей-дорог, мостов, перевозов. В ст. 12 данной главы устанавливалась гражданско-правовая ответственность за нарушение этого порядка. К нарушениям относились несоблюдение требований к исправному содержанию технических сооружений на дорогах, а также иные деяния, которые воспрепятствовали, затрудняли или делали невозможным следование по путям сообщения («простой, задержание и мешканье», т. е. по сути блокирование транспортных коммуникаций; уничтожение транспортных коммуникаций, включая и гидротехнические сооружения, и т. п.).

Одно из первых упоминаний об уголовной ответственности за, как мы сейчас бы сказали, транспортное преступление встречается в законодательстве России XVII в. Прообразом такого преступления можно считать, по-видимому, деяние, ответственность за которое устанавливалась ст. 17 гл. XXII того же *Соборного уложения 1649 г.* Уголовно наказуемыми признавались действия лица, которое «с похвалы или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадыю ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит...» В 1732 г. для лихачей была введена смертная казнь.

Вместе с тем как казус, т. е. невиновное причинение вреда, квалифицировались действия ездока, который «бес хитрости» (по случайному стечению обстоятельств) не смог удержать лошадь, причинившую смерть потерпевшему, «потому что лошадь от чего испужався, и узду изорвав разнесет, и удержати ея будет немощно»<sup>8</sup>.

По мере появления новых видов транспортных средств, развития транспортной инфраструктуры в законодательстве России устанавливались и новые виды уголовно-правовых запретов. Уже в *Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г.* содержалась довольно обширная группа норм об ответственности за нарушения различных правил обращения с транспортными средствами. Все они подразделялись на три категории: нормы о сухопутном сообщении (ответственность за ненадлежащее содержание дорог, переправ, мостов; за повреждение, загромождение железнодорожных путей; за нарушение правил управления локомотивами и их эксплуатации; за несвоевременное сообщение о повреждении или загромождении железнодорожных путей); о речном транспорте (ответственность за повреждение шлюзов, плотин, водоспусков и других гидротехнических сооружений или судов; неисправное содержание

---

<sup>8</sup> Российское законодательство X–XX веков. М., 1985. Т. 3. С. 101, 249, 250.

речного водного пути и оборудования; ненадлежащий надзор за работой эксплуатационных служб); о морском транспорте (ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации судов)<sup>9</sup>.

Кроме того, в Уложении о наказаниях содержался еще целый ряд специальных статей об ответственности за неоказание помощи кораблям или судам при кораблекрушении или нападении на них (ст. 1256, 1267, 1268, 1269); за оставление корабельщиком судна (ст. 1225) или управляющим паровым двигателем транспорта на железной дороге (ст. 1083) в момент угрожающей судну или транспорту опасности.

В *Уголовном уложении 1903 г.* нормы об ответственности за транспортные преступления вошли в качестве составной части в раздел о преступлениях, связанных с ненадлежащим производством строительных работ и пользованием средствами связи. Число таких норм возросло, а ответственность за транспортные преступления заметно дифференцировалась. Так, на железнодорожном транспорте для разграничения составов была использована специфика субъекта преступления. Все преступления подразделялись на совершенные:

а) лицами, состоящими на службе (неисполнение установленных законом или обязательным постановлением правил о перевозке пассажиров или грузов и о полицейском железнодорожном надзоре);

б) начальствующим составом эксплуатационных служб (принятие на службу лица, не способного выполнять обязанности по эксплуатации железной дороги);

в) пассажирами (нарушение правил для публики на железных дорогах);

г) иными лицами (переезд, переход или перетаскивание чего-либо через железную дорогу в то время, когда это не дозволено, загромождение железнодорожного полотна, нарушение правил о сооружениях и работах вблизи линии железной дороги).

Несколько иной подход был избран законодателем при регламентации ответственности за посягательства на безопасную работу речного и морского транспорта. Универсальными криминообразующими факторами здесь послужили виды нарушения соответствующих правил. Уголовная ответственность предусматривалась за неисполнение установленных законом или обязательным постановлением правил:

– о постройке, снаряжении и содержании судов;

– о движении судов по водным путям;

– о повреждении водного пути сообщения, гидротехнических сооружений и судов;

– о загрузке и выгрузке судов;

– о содержании пристаней и пользовании ими;

– о пользовании находящимися в порту кранами, складочными магазинами и иными сооружениями и приспособлениями или отведенными участками портовой территории;

– о разведении огня на береговом околосудном пространстве. В то же время Уголовное уложение содержало ряд специальных постановлений, относящихся: 1) к капитану или управляющему судном, управляющему железнодорожным поездом или паровозом, не принявшим во время опасности надлежащих мер для спасения людей, судна, поезда или паровоза, или виновным в оставлении последних в опасном состоянии (ст. 495); 2) к капитану или управляющему судном, неисполнившим установленных законом или обязательным постановлением правил об оказании помощи судну, терпящему крушение (ст. 494)<sup>10</sup>.

И в послереволюционный период посягательства на работу транспорта расценивались как имеющие повышенную общественную опасность. С первых лет существования Советского государства вопросам борьбы с ними уделялось особое внимание как на нормотворческом, так

<sup>9</sup> Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. СПб, 1845; Уложение о наказаниях уголовных и исправительных (в редакции 1885 г.). Варшава, 1892.

<sup>10</sup> Волков Н. Т. Новое Уголовное уложение. М., 1906.

и на правоприменительном уровнях. В соответствии с директивным указанием предавать революционному суду народа всякого, кто виновен в расстройстве транспортной деятельности, нормативному регулированию был подвергнут широкий круг общественных отношений, связанных с безопасным функционированием транспорта, в основном железнодорожного, поскольку иные виды транспорта не получили еще в то время особого развития.

11 декабря 1918 г. специальным постановлением Совета Рабоче-крестьянской Обороны устанавливалась ответственность за задержку следующих по назначению эшелонов и грузов, несвоевременную подачу паровозов и порожних вагонов, за крушения и другие преступления, посягающие на нормальную и безопасную работу транспорта. В постановлении подчеркивалось, что виновные в этих преступлениях привлекаются к ответственности по всей строгости революционных законов<sup>11</sup>.

Декретами ВЦИК от 20 июня и 20 ноября 1919 г. предусматривались суровые меры наказания вплоть до расстрела для пресечения попыток умышленного уничтожения или повреждения железнодорожных путей, мостов и других транспортных сооружений в местностях, объявленных на военном положении<sup>12</sup>. Эти меры призваны были нейтрализовать участвовавшие в условиях гражданской войны случаи злоумышленного разрушения железнодорожных сооружений. В течение 1919–1920 гг. был принят еще целый ряд постановлений, устанавливающих уголовную ответственность за нарушение порядка на транспорте, правил проезда по железным дорогам, порчу и утрату груза и багажа.

По свидетельству Н. С. Алексеева, первая попытка сформулировать норму об ответственности работников железных дорог, преступно нарушающих свои служебные обязанности, была сделана в *Положении о Революционных Военных Железнодорожных Трибуналах 1920 г.*<sup>13</sup> В компетенцию трибунала входило рассмотрение дел «о всякого рода преступлениях железнодорожных служащих, связанных с нарушением правильной работы железных дорог или препятствующих восстановлению нормальной деятельности железнодорожного транспорта», в том числе и дел об умышленном неисполнении служебных обязанностей (саботаже) и явно небрежном отношении к работе в случаях, имеющих для транспорта важные последствия». Норма содержала также дисциплинарную преюдицию: уголовная ответственность наступала при повторении аналогичных упущений после применения к виновному двукратного взыскания в дисциплинарном порядке.

В этот же период был издан ряд специальных уголовно-правовых норм, регламентирующих ответственность за посягательства на безопасную работу других видов транспорта: речного, морского и воздушного. Декретом СНК от 17 января 1921 г. была установлена ответственность за нарушение правил о воздушных передвижениях, а Декретом СНК от 5 сентября 1921 г. – за совершение преступлений на водном транспорте<sup>14</sup>. Характерной особенностью упомянутых и иных новелл, изданных в докодификационный период, являлась широкая трактовка законодателем понятия «транспортные преступления». К ним он относил не только деяния, непосредственно посягающие на безопасность функционирования транспортных средств, но и другие упущения по службе. Среди такого рода упущений на водном транспорте фигурировали небрежное или нерадивое отношение к своим служебным обязанностям, приводящее к утрате или порче перевозимых грузов; проезд по водным путям с нарушением установленных правил; неподчинение законным распоряжениям капитана и др.

Кодификация уголовного законодательства, завершившаяся изданием *УК РСФСР 1922 г.*, не привела к созданию системы специальных норм о транспортных преступлениях.

<sup>11</sup> СУ РСФСР. 1918. № 93. Ст. 930.

<sup>12</sup> СУ РСФСР. 1919. № 27. Ст. 301; 1919. № 58. Ст. 549.

<sup>13</sup> Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957. С. 13.

<sup>14</sup> СУ РСФСР. 1921. № 6. Ст. 40; № 64. Ст. 471.

Ответственность за посягательства на интересы транспорта предусматривалась в общих нормах: разрушение транспортных сооружений квалифицировалось либо как диверсия (ст. 65 УК), либо как умышленное истребление или повреждение государственного имущества (ст. 196, 197 УК); нарушение трудовой дисциплины на транспорте – как одно из должностных преступлений (ст. 105, 106, 107 УК). Квалифицированным видом злоупотребления властью, превышения или бездействия власти признавалось совершение этих преступлений, если в результате таковых последовало «расстройство транспорта» (ст. 110 УК). К числу специальных можно было отнести лишь две нормы: одна из них устанавливала ответственность за дезертирство с транспорта (ст. 126 УК), вторая – за «неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения» (ст. 218 УК). Впоследствии ее действие было распространено на воздушный и весь сухопутный транспорт. Ответственность по этой статье наступала только за нарушения, не повлекшие за собой определенных вредных последствий. Преступления же, связанные с причинением вредных последствий, подлежали квалификации по другим статьям Уголовного кодекса<sup>15</sup>.

УК РСФСР 1926 г. также не содержал системы специальных норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, если не считать ст. 176 («непринятие должных мер капитаном одного из столкнувшихся на море судов для спасения другого судна») и ст. 184 («несообщение капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним на море, названия и порта приписки своего судна»)<sup>16</sup>. Не были они включены и в *Положение о преступлениях государственных* 1927 г. В результате возникло явное противоречие между интенсивным развитием различных видов транспорта, ростом его народнохозяйственного значения в жизни страны, необходимостью укрепления дисциплины на нем и объемом криминализации посягательств на его нормальную, безопасную работу. Для устранения этого противоречия действующее уголовное законодательство было изменено и дополнено соответствующими новеллами.

*Постановлением ЦИК и СНК СССР от 13 марта 1929 г. «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями»*<sup>17</sup> устанавливалась уголовная ответственность за разрушение или повреждение железнодорожных и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегательных знаков, подвижного состава и судов (ст. 59 УК), за нарушение правил охраны порядка и безопасности движения, охраны имущества транспорта, предупреждения и пресечения незаконного использования транспорта, а также проведении санитарных и противопожарных мероприятий (ст. 75<sup>1</sup> УК); за нарушение правил предупреждения столкновения судов в море, охраны морских подводных телеграфных кабелей и иных правил, регулирующих морское судоходство (ст. 75<sup>2</sup> УК); за неоказание помощи капитаном судна людям, гибнущим на море или на ином водном пути (ст. 156<sup>1</sup> УК). В качестве наказания в санкциях упомянутых норм в основном фигурировало лишение свободы. Все иные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта по-прежнему влекли ответственность по статьям о неосторожном убийстве, неосторожных телесных повреждениях и должностной халатности.

*Постановлением ЦИК и СНК СССР от 23 января 1931 г. «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта»*<sup>18</sup> криминализации подверглось деяние, описанное законодателем как «нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т. п.), если это нарушение повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми, несвоевремен-

<sup>15</sup> Источники права. Сер. «Юриспруденция». Тольятти, 2000. С. 3–40.

<sup>16</sup> Там же. С. 41–84.

<sup>17</sup> СЗ СССР 1929. № 21. Ст. 182.

<sup>18</sup> СЗ СССР. 1931. № 4. Ст. 44.

ную отправку поездов и судов, скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и судов, и другие действия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности и безопасности движения» (ч. 1 ст. 59<sup>3в</sup> УК). Данная норма содержала и квалифицированный состав – те же действия, носящие явно злостный характер (ч. 2 ст. 59<sup>3в</sup> УК). Наказывалось преступление по ч. 1 ст. 59<sup>3</sup> в УК лишением свободы на срок до 10 лет, по ч. 2 той же статьи – высшей мерой социальной защиты – расстрелом и конфискацией имущества.

Этой норме суждено было стать наиболее часто применяемой в судебной практике по делам о транспортных преступлениях, чему в немалой степени способствовала довольно гибкая ее законодательная конструкция. Бланкетный характер диспозиции, содержащей лишь примерный перечень нарушаемых правил и их последствий, позволял привлекать к ответственности за широкий круг самых разнообразных деяний: составом преступления стали охватываться, по сути дела, все нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, морского и речного транспорта. В этом заключался существенный недостаток нормы, поскольку описание объективной стороны преступления в виде неконкретизированного указания на «нарушение трудовой дисциплины» чрезмерно расширяло рамки судебного усмотрения и в целом свидетельствовало о явной криминализационной избыточности. Не случайно в дальнейшем законодатель пошел по пути сужения круга правил, нарушение которых влекло уголовную ответственность, ограничившись в основном лишь теми, которые регламентировали безопасность движения и эксплуатации транспорта. Однако на первых порах после издания нормы наметилась тенденция к ее расширительному толкованию.

В постановлении от 25 июля 1932 г. Пленум Верховного Суда СССР предложил применять ст. 59<sup>3</sup> в УК к работникам гражданской авиации, виновным в нарушении трудовой дисциплины, повлекшей последствия, указанные в этой статье<sup>19</sup>. Чуть позже, в связи с принятием в 1935 г. нового Воздушного кодекса СССР и в целях усиления борьбы с посягательствами на безопасную работу воздушного транспорта, система транспортных преступлений была дополнена двумя новыми нормами, предусматривающими ответственность за нарушение работниками гражданской авиации служебных обязанностей (ст. 59<sup>3г</sup> УК) и за нарушение правил охраны порядка и безопасности воздушных передвижений (ст. 75<sup>4</sup> УК). Необходимость криминализации этих деяний диктовалась быстрым ростом гражданской авиации, расширением сети воздушных сообщений, высокой степенью общественной опасности воздушно-транспортных преступлений.

Однако в центре внимания законодателя по-прежнему оставался железнодорожный транспорт. Отражением тенденции на усиление охраны безопасности его движения явилось установление *Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 декабря 1940 г.* уголовной ответственности за совершение действий, могущих вызвать крушение поезда: развинчивание рельсов, подкладывание на рельсы различных предметов и т. п.<sup>20</sup> Ответственность наступала с 12-летнего возраста и могла выражаться в применении к виновным «всех мер уголовного наказания». *Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1941 г.* была предусмотрена уголовная ответственность за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном<sup>21</sup>. Виновные наказывались лишением свободы на срок от одного года до 3 лет, если эти действия по своему характеру не влекли за собой более тяжкие наказания. Все эти меры, очевидно, были связаны с проявлением общей тенденции к расширению сферы уголовной репрессии и ее ужесточению как основных направлений развития уголовной политики времен стали-

<sup>19</sup> Сборник постановлений и разъяснений Верховного Суда СССР. М., 1936. С. 43–44.

<sup>20</sup> ВВС СССР. 1940. № 58.

<sup>21</sup> ВВС СССР. 1941. № 16.

низма. Думается, что даже обстановка военного времени не давала оснований для применения столь жестких способов криминализации и пенализации этих и других видов транспортных преступлений.

В результате принятия рассмотренных новелл в уголовном законодательстве сложилась определенная система норм о транспортных преступлениях. По мнению Н. С. Алексеева, к транспортным относились следующие преступления: 1) нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины (ст. 59<sup>3в</sup> УК); 2) нарушение работниками авиации служебных обязанностей (ст. 59<sup>3г</sup> УК), 3) умышленное разрушение или повреждение путей сообщения (ст. 59<sup>3б</sup> УК); 4) нарушение обязательных постановлений об охране порядка на транспорте (ст. 75<sup>1</sup>, 75<sup>4</sup> УК); 5) самовольная остановка без надобности поезда стоп-краном (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1941 г.); 6) нарушение специальных правил эксплуатации судов (ст. 75<sup>2</sup>, 75<sup>3</sup>, 156<sup>1</sup>, 176, 184 УК)<sup>22</sup>.

Обращает на себя внимание тот факт, что в уголовном законодательстве этого периода не было ни одной специальной нормы, непосредственно направленной на охрану безопасного функционирования автотранспортных средств. Между тем с развитием автомобильной промышленности, ростом автопарка, интенсификацией движения по дорогам страны обеспечение безопасности такого движения становилось все более серьезной проблемой. Пробельность уголовного закона длительное время затрудняла борьбу с посягательствами на безопасную работу автотранспорта. В судебной практике такие деяния квалифицировались либо по статьям о преступлениях против личности, либо как нарушения обязательных постановлений об охране порядка на транспорте, либо как преступно-небрежное исполнение водителем своих служебных обязанностей (ст. 111 УК). Такая практика, как обоснованно отмечалось в литературе, не обеспечивала достаточно эффективной репрессии в отношении грубых нарушений правил безопасности движения на автотранспорте.

Пленум Верховного Суда СССР от 26 мая 1932 г. разъяснил, что работники автотранспорта за автоаварии с человеческими жертвами по общему правилу должны привлекаться к ответственности по ст. 111 УК; в исключительных случаях, когда нарушение правил вождения автотранспорта повлекло массовые человеческие жертвы, гибель ценного государственного имущества и другие исключительно серьезные последствия, действия водителя по аналогии могут квалифицироваться по ст. 59<sup>3в</sup> УК.

*Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 29 декабря 1936 г.* приравнивало преступные нарушения трудовой дисциплины работников автотранспорта и городских железных дорог к таким же деяниям на железнодорожном и водном транспорте, указав на необходимость квалификации этих нарушений по ст. 59<sup>3в</sup> УК уже без обязательной ссылки на аналогию. Наконец, *Постановлением Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г.* все автотранспортные преступления подразделялись на совершенные работниками транспорта и иными лицами, с предписанием квалифицировать первые по ст. 59<sup>3в</sup> УК, а вторые – по статьям о преступлениях против личности<sup>23</sup>. Нетрудно убедиться, что пробел уголовного закона был восполнен применением нормы по аналогии, что привело к отсутствию единства в квалификации преступных нарушений правил безопасности движения автотранспорта, смешению их с другими деяниями, особенно в процессе квалификации действий водителей, не являющихся работниками автотранспорта. Определенные трудности возникли и при решении таких вопросов, как квалификация действий водителей-стажеров, водителей, являющихся работниками автотранспорта и не имеющих права на управление транспортными средствами, водите-

<sup>22</sup> Алексеев Н. С. Указ. соч. С. 28.

<sup>23</sup> Сборник действующих постановлений Пленума Верховного Суда СССР: 1924–1957. М., 1958.



лей, отстраненных от работы администрацией, должностных лиц, нарушающих правила эксплуатации автотранспорта.

Уголовному законодательству ряда союзных республик были известны и другие (кроме перечисленных выше) виды транспортных преступлений, например, ведение автомашины лицами, находящимися в нетрезвом состоянии, а равно способствование опьянению водителей автомашин при исполнении последними служебных обязанностей, независимо от наступления последствий (ст. 202 УК Туркмении).

Таким образом, особое значение транспорта как одной из важнейших отраслей народного хозяйства обусловило постоянное совершенствование уголовного законодательства, направленного на усиление борьбы с посягательствами на его нормальную, безопасную работу. В то же время нельзя не отметить такие его недостатки, как отсутствие стройной системы транспортных преступлений, несовершенство законодательной конструкции отдельных норм, наличие серьезных пробелов. Исторический очерк формирования отечественного уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления дает возможность выявить наиболее характерные тенденции, закономерности и особенности развития анализируемой группы норм.

Во-первых, четко прослеживается тенденция к их количественному росту. Во-вторых, наблюдается противоречивое стремление законодателя, с одной стороны, к постоянной дифференциации ответственности в этой сфере, с другой, – к ее интеграции, т. е. созданию и сохранению в законодательстве норм, предусматривающих ответственность за посягательства на безопасную работу сразу нескольких видов транспорта. В-третьих, дается чрезмерно широкая трактовка понятия транспортных преступлений за счет включения в их число преступных нарушений правил, не относящихся к сфере регулирования безопасности движения и эксплуатации транспорта. В-четвертых, ответственность за транспортные преступления строится с учетом юридического, а не фактического статуса лица, управляющего транспортным средством. В-пятых, ужесточается без достаточных на то оснований наказуемость транспортных преступлений вплоть до снижения возраста уголовной ответственности за отдельные из них до 12 лет, включения в санкции соответствующих норм наказания главным образом в виде лишения свободы, а в санкцию ст. 59<sup>3в</sup> УК – смертной казни.

Отмеченные недостатки во многом объясняются тем, что в рассмотренный исторический период не разрабатывалось на достаточно высоком теоретическом уровне понятие «транспортные преступления». Это обстоятельство лишало законодателя возможности очертить четкий круг преступлений, относимых к категории транспортных, выделить наиболее типичные их виды, привести нормы о транспортных преступлениях в стройную систему. К сожалению, указанные недостатки в силу тех же причин не были до конца преодолены и в УК РСФСР 1960 г.

Анализ тенденций развития уголовного законодательства после принятия *УК РСФСР 1960 г.*, позволяет установить следующие особенности уголовно-правовой политики в сфере борьбы с транспортными преступлениями. Во-первых, с введением в действие УК РСФСР 1960 г. ряд транспортных преступлений, известных предшествующему законодательству, подвергся полной или частичной декриминализации, которая коснулась: нарушения работниками транспорта трудовой дисциплины (ст. 59<sup>3в</sup> УК); нарушения работниками авиации служебных обязанностей (ст. 59<sup>3 г</sup> УК); нарушения правил пользования радиоустановками на судах (ст. 75<sup>3</sup> УК). Кроме того, в связи с принятием Уголовного кодекса РСФСР был признан утратившим силу Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1941 г., которым регламентировалась уголовная ответственность за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном.

Во-вторых, некоторые из ранее известных уголовному законодательству составов преступлений подверглись реорганизации и были либо укрупнены, объединены в один состав (ст.

75<sup>1</sup>, 75<sup>2</sup>, 75<sup>4</sup> УК РСФСР 1926 г. – в ст. 85 УК РСФСР 1960 г.; ст. 176, 184 УК РСФСР 1926 г. – в ст. 204 УК 1960 г.), либо модифицированы (некоторые положения ст. 59<sup>3в</sup> УК РСФСР 1926 г. в новом УК приобрели вид ст. 86). Норма об ответственности за неоказание помощи капитаном судна людям, гибнущим на море или на ином водном пути (ст. 156<sup>1</sup> УК РСФСР 1926 г.), была воспринята новым УК без существенных редакционных изменений (ст. 129).

В-третьих, в момент принятия УК РСФСР 1960 г. криминализации подверглись: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта работниками этих видов транспорта (ст. 211 УК), нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта (ст. 212 УК), нарушение действующих на транспорте правил (ст. 213 УК). В дальнейшем криминализационные процессы в этой сфере еще более усилились. Они выразились в восстановлении *Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 октября 1963 г. «Об усилении уголовной ответственности за самовольную без надобности остановку поезда»*<sup>24</sup> уголовной ответственности за перечисленные действия, а также в установлении уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 211 УК), за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 211<sup>2</sup> УК), за допуск к управлению транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения (ст. 211 УК), за угон транспортных средств (ст. 212<sup>1</sup> УК), угон воздушного судна (ст. 213<sup>2</sup> УК), за умышленное блокирование транспортных коммуникаций (ст. 1 Закона СССР от 23 октября 1990 г.), за принуждение работников железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного или магистрального трубопроводного транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей (ст. 2 Закона СССР от 23 октября 1990 г.), за угон или захват железнодорожного подвижного состава, морского или речного судна (ст. 3 Закона СССР от 23 октября 1990 г.)<sup>25</sup>. Все это привело к тому, что нормы о транспортных преступлениях стали *наиболее динамичной* частью уголовного законодательства.

В-четвертых, законодатель, не ограничиваясь введением в уголовное законодательство новых составов преступлений, включал в эти составы новые квалифицирующие признаки. В 1968 г. ст. 211 УК дополнилась ч. 3, содержащей в качестве квалифицирующего признака указание на наступление последствий в виде «гибели нескольких лиц». В 1982 г. квалифицированными видами угона транспортных средств стали признаваться угон, совершенный по предварительному сговору группой лиц, а равно соединенный с насилием, не опасным для жизни и здоровья потерпевшего, или угрозой применения такого насилия (ч. 2 ст. 212<sup>1</sup> УК), и угон, соединенный с насилием, опасным для жизни и здоровья потерпевшего, или с угрозой применения такого насилия (ч. 3 ст. 212<sup>1</sup> УК).

В-пятых, прослеживается тенденция ко все более последовательному ограничению сферы действия норм о транспортных преступлениях лишь ситуациями, связанными с посягательствами на безопасность функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств. Она нашла свое отражение в конкретизации и унификации элементов составов транспортных преступлений. Унификации, в частности, подверглись как признаки субъекта транспортного преступления (акцент все чаще стал делаться не на юридическом, а на фактическом статусе лица, управляющего транспортным средством), так и признаки транспортных средств, о которых идет речь в соответствующих нормах (видовая характеристика указанных средств стала последовательно выводиться за пределы составов).

В целом и по содержанию и по конструкции группа норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, в момент принятия УК РСФСР 1960 г. отвечала

<sup>24</sup> ВВС СССР. 1963. № 43. Ст. 446.

<sup>25</sup> Уголовный кодекс РСФСР. М., 1996.

достигнутому в тот период уровню развития уголовно-правовой и уголовно-политической мысли. Правда, законодатель, несмотря на уже имевшиеся в то время предложения о выделении в Уголовном кодексе РСФСР самостоятельной главы «Транспортные преступления», эту идею не воспринял. Составы транспортных преступлений оказались «рассеянными» по разным главам УК, что являлось, на наш взгляд, одним из серьезных недостатков действовавшего в ту пору уголовного законодательства.

Дальнейшие исторические события лишь подтвердили целесообразность системного изложения норм об ответственности за транспортные преступления, ибо с появлением новых видов, ростом числа транспортных средств, увеличением масштабов негативных последствий транспортной деятельности возникла настоятельная необходимость в криминализации ряда деяний, посягающих на безопасное функционирование транспорта, в результате чего группа транспортных преступлений стала расти буквально на глазах. Объединить же их в одну главу без существенной ломки сложившейся системы Особенной части УК было практически невозможно. По вполне понятным причинам законодатель не может произвольно изменять уже сложившуюся систему права. Это удалось сделать лишь в процессе разработки и принятия УК РФ 1996 г.

## **§ 2. Особенности современного уголовного законодательства зарубежных стран об ответственности за транспортные преступления**

«Жить в обществе и быть свободным от общества – нельзя», – утверждал классик. Если принять это утверждение за истинное, то столь же очевидной будет мысль, что существование законодательной системы государства невозможно вне связи и зависимости ее от аналогичных систем сообщества других стран мира.

То, что это действительно так, подтверждается результатом реформы уголовного законодательства, прокатившейся в последние годы по многим государствам Европы и Азии (Германии, Франции, Испании, Чехии, Словении, Венгрии, Польши, России, Казахстану, Белоруссии, Украине, Китаю и др.). Анализ законодательных систем этих стран показывает, что многие из них в ходе реформ дополнились нормами, институтами, положениями и принципами, заимствованными у других государств.

В России, например, при разработке нового УК достаточно широко использовался опыт законодателей Германии, Франции и США в той части, во всяком случае, где речь идет о действии уголовного закона в отношении лиц, совершивших преступление вне пределов РФ, об экстрадиции, о так называемой «ограниченной вменяемости», о некоторых видах наказания и освобождения от него, о регламентации ответственности за отдельные виды преступлений, в том числе и транспортные. В свою очередь законодатели Азербайджана, Таджикистана, Казахстана, Грузии в своих УК 1998–2000 гг. воспроизвели многие положения Уголовного кодекса России об ответственности за транспортные преступления, а нормотворцы Беларуси и Украины продвинулись в этом направлении еще дальше.

Взаимопроникновение и взаимообогащение моделей УК различных стран мира на рубеже XX и XXI вв. стало возможным во многом благодаря сравнительному правоведению, широкому внедрению в законодательную деятельность компаративных методов исследования. Сравнительное правоведение в литературе обычно определяют как науку, изучающую правовые системы различных государств (отрасли права, или подсистемы, институты, отдельные нормы права, практику их применения), а также различные правовые теории с целью получения наиболее полного представления о специфических чертах и особенностях той или иной правовой системы и о тех общих чертах и закономерностях развития, которые роднят эту систему с другими и позволяют объединить правовые системы различных государств в определенные типы, внутри которых возможно взаимодействие, определенная унификация и универсализация права<sup>26</sup>.

Компаративистские исследования в области уголовного права в нашей стране до самого последнего времени ограничивались в основном изучением законодательных систем и уголовно-правовых теорий стран Европы и США<sup>27</sup>. Между тем, Россия, как известно, евразийское государство и простирается не только на Запад, но и на Восток. Тем интереснее было посмотреть, как эволюционирует уголовное законодательство об ответственности за транспортные преступления не только в Европе, но и в других частях мира (в том числе, в странах Азиат-

---

<sup>26</sup> Крылова Н. Е., Серебrenникова А. В. Уголовное право современных зарубежных стран (Англии, США, Франции, Германии). М., 1997. С. 22.

<sup>27</sup> См., напр. Малиновский А. А. Уголовное право зарубежных государств. М., 1998; Уголовное законодательство зарубежных стран (Англии, США, Франции, Германии, Японии). М., 1998; Дусаев Р. Н. Эволюция уголовного права стран Западной Европы и США. Петрозаводск, 1999; Жданов Ю. Н., Лаговская Е. С. Европейское уголовное право. Перспективы развития. М., 2001.

ско-Тихоокеанского региона), в чем особенности этого законодательства, каково реальное или потенциальное влияние его на развитие уголовного права России.

Прежде чем перейти к непосредственному анализу особенностей уголовного законодательства зарубежных государств об ответственности за конкретные виды транспортных преступлений, сделаем несколько предварительных уточнений.

Во-первых, в рамках настоящего параграфа сравнительно-правовому исследованию подвергнутся лишь определенные страны мира, а именно: Австрия, Австралия, Азербайджан, Беларусь, Болгария, Германия, Голландия, Грузия, Дания, Испания, Индия, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Латвия, Молдова, Польша, Сан-Марино, США, Таджикистан, Узбекистан, Украина, Франция, Швеция, Швейцария, Эстония, Япония. Выбор в качестве объекта исследования этих государств обусловлен целым рядом причин: наличием развитой транспортной инфраструктуры, обширным и разнообразным парком транспортных средств, специфичностью правовых систем, новизной законодательства.

Во-вторых, компаративистским исследованием будет охвачен лишь тот аспект интересующей нас проблемы, который не выходит за рамки особенностей уголовного законодательства вышеупомянутых стран мира. Анализ различных уголовно-правовых теорий, существующих в доктринах этих государств, не является предметом настоящего исследования.

В-третьих, в данном параграфе будут рассмотрены главным образом вопросы Особенной части уголовного законодательства зарубежных стран об ответственности за транспортные преступления. Анализ норм Общей части Уголовных кодексов этих стран, имеющих отношение к транспортным преступлениям, будет осуществлен лишь в той мере, в какой это необходимо для достижения поставленных в ходе исследования целей.

Каковы же наиболее характерные черты системы норм об ответственности за транспортные преступления в уголовном законодательстве стран мира?

Отметим, прежде всего, то обстоятельство, что государства, ставшие объектом нашего исследования, достаточно заметно отличаются друг от друга по уровню экономического развития, особенностям государственно-политического устройства, по характеру исторических, культурных, правовых традиций. Все это так или иначе сказывается на состоянии, структуре и динамике транспортной преступности в этих странах. Но и в неблагоприятных США (где фиксируется, по некоторым сведениям, самый высокий уровень преступности в мире), и в относительно благополучной Японии (где отмечается один из самых низких в мировой практике показателей преступности), а также практически во всех странах Европы наблюдается примерно одинаковый уровень транспортной преступности<sup>28</sup>. На первый взгляд – парадокс. Однако парадокс этот кажущийся, ибо транспортные преступления в гораздо меньшей степени подвержены воздействию на них географических, национальных, культурных, идеологических факторов, чем многие другие виды отклоняющегося поведения. Особенно наглядно уже отмеченный нами интернациональный и универсальный характер транспортной преступности заметен на фоне современного процесса глобализации. Тем не менее уголовная регламентация ответственности за транспортные преступления обладает в разных странах известной спецификой.

Обращает на себя внимание и тот факт, что в уголовном законодательстве этих государств нормы об ответственности за транспортные преступления достаточно многочисленны, хорошо дифференцированы и, как правило, систематизированы. Так, специальные главы (или разделы), в которых сосредоточены нормы о транспортных преступлениях, мы встречаем в Уголовных кодексах Швейцарии, Испании, Голландии, Болгарии, Польши, Японии, Азербайджана, Грузии, Беларуси, Узбекистана, Украины, Молдовы, Таджикистана, Казахстана, Кыр-

---

<sup>28</sup> Лунеев В. В. Преступность XX века. Мировые, региональные и российские тенденции. М., 1997; Кларк Р. Преступность в США. М., 2002.

гызстана, Латвии<sup>29</sup>. В уголовном законодательстве ряда стран (Австрии, Дании, Германии, Китая, Сан-Марино, Эстонии) интересующие нас нормы сосредоточены в иных разделах УК (в основном – в главах о преступлениях против общественной безопасности)<sup>30</sup>. В УК Австралии, Франции и Индии вообще нет упоминания о транспортных преступлениях: в этих странах борьба с подобными деяниями ведется с помощью специальных законов<sup>31</sup>.

Наконец, бросается в глаза разноречивость в оценке законодателями разных стран деяний, признаваемых ими в качестве транспортных преступлений, с одной стороны, и весьма разнообразные приемы и способы законодательного оформления уголовно-правовых запретов в сфере транспортной деятельности, – с другой стороны. Но в этом как раз и заключается наибольшая ценность подобной информации для российского законодателя, поскольку он (законодатель), опираясь на опыт своих коллег из других стран мира, получает возможность заимствовать наиболее ценные, удачные, перспективные модели уголовно-правовых норм об ответственности за транспортные преступления в целях дальнейшего совершенствования собственного нормативного материала. Остановимся на особенностях зарубежного уголовного законодательства подробнее.

Как показывает проведенное нами сравнительно-правовое исследование, в большинстве стран мира, попавших в выборку, преобладает тенденция систематизировать транспортные преступления по признаку родового объекта. Причем чаще всего в качестве такового выступают отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспорта. Характерно, что даже в названии глав (или разделов) фигурирует терминология, отражающая указанную специфику родового объекта транспортных преступлений. Так, в УК Республики Беларусь, Украины, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана соответствующие главы именуются «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», в УК Азербайджана – «Преступления против правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств», в УК Латвийской республики – «Преступные деяния против безопасности движения» (так же названы аналогичные главы в УК Японии и Польши), в УК Испании – «О преступлениях против безопасности на транспорте»; в УК Казахстана, Грузии и Молдовы – «Транспортные преступления». Последнее наименование по причинам, о которых будет сказано позже, представляется нам наиболее точным и верным.

В УК ряда государств мира к числу транспортных преступлений отнесены деликты, посягающие не только на безопасность функционирования транспорта, но и на другие общественные отношения. Отсюда, вероятно, и иной подход законодателя к формулированию названия соответствующих разделов. Так, в УК Швейцарии он именуется «Преступления и проступки против общественного транспорта», в УК Болгарии – «Преступления на транспорте и других путях сообщения», в УК Голландии – «Преступления, связанные с судоходством и авиацией».

Анализ показывает, что «истинно» транспортными практически во всех зарубежных странах признаются преступления, посягающие прежде всего на безопасность управления различными видами транспортных средств (воздушных, железнодорожных, морских, речных,

<sup>29</sup> Уголовный кодекс Швейцарии. СПб., 2002; Уголовный кодекс Испании. М., 1998; Уголовный кодекс Голландии. СПб., 2001; Уголовный кодекс Республики Болгария. СПб., 2001; Уголовный кодекс Польши. СПб., 201; Уголовный кодекс Японии. СПб., 2002; Уголовный кодекс Азербайджанской республики. СПб., 2001; Уголовный кодекс Грузии. СПб., 2002; Уголовный кодекс Республики Беларусь. СПб., 2001; Уголовный кодекс Республики Узбекистан. СПб., 2001; Уголовный кодекс Украины. СПб., 2001; Уголовный кодекс стран СНГ (Россия, Беларусь, Украина, Молдова, Казахстан). Модельный уголовный кодекс для стран СНГ: Сопоставительная таблица. Брянск, 2001; Уголовный кодекс Республики Таджикистан. СПб., 2001; Уголовный кодекс Республики Казахстан. СПб., 2001; Уголовный кодекс Латвийской республики. СПб., 2001; Уголовный кодекс Кыргызской республики. СПб., 2002.

<sup>30</sup> Уголовный кодекс Австрии. М., 2001; Уголовный кодекс Дании. СПб., 2001; Уголовный кодекс ФРГ. М., 2000; Уголовный кодекс Китайской Народной Республики. СПб., 2001; Уголовный кодекс Эстонской республики. СПб., 2001; Уголовный кодекс Республики Сан-Марино. СПб., 2002.

<sup>31</sup> Уголовный кодекс Австралии. СПб., 2002; Уголовный кодекс Франции. СПб., 2002; Уголовный кодекс Индии. М., 1958.

автотранспортных, иных механических транспортных средств). Составы преступлений подобные тем, что сформированы в ст. 263 и 264 УК РФ, встречаются в уголовном законодательстве фактически всех зарубежных государств. «Ядро» транспортных преступлений образуют также такие посягательства, как недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями; приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (подобные нормы имеются в УК большинства стран мира).

Криминализация в уголовном законодательстве зарубежных государств иных видов транспортных преступлений, ответственность за которые установлена в главе 27 УК РФ, не столь однозначна. Так, оставление места ДТП как самостоятельный состав транспортного преступления мы обнаруживаем лишь в УК Азербайджана и Казахстана; нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов – в УК Украины, Таджикистана, Казахстана, Кыргызстана, Азербайджана, Грузии; неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие – в УК Азербайджана, Грузии, Казахстана, Украины, Голландии; нарушение правил международных полетов – в УК Республики Беларусь, Молдовы, Узбекистана, Таджикистана, Казахстана, Кыргызстана, Азербайджана, Грузии.

В уголовном законодательстве различных стран мира отнесены к транспортным преступлениям такие деяния, как угон автомобилей (УК Узбекистана, Украины, Болгарии, Эстонии), а также угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (УК Латвии, Эстонии, Узбекистана, Украины, Болгарии, Беларуси, Голландии, ФРГ, КНР) и пиратство (УК Голландии). Такой подход представляется оправданным, поскольку угоны действительно являются типичными видами транспортных преступлений, а пиратство – тяготеет к ним.

Вполне обоснованным, на наш взгляд, выглядит включение в систему транспортных преступлений таких составов, как неоказание помощи при столкновении судов или несообщение названия судна (УК Казахстана, Украины, Латвии, Голландии), нарушение правил содержания автомобильных дорог (УК Испании, ФРГ, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Украины, Узбекистана), допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, или иное грубое нарушение правил его эксплуатации (УК Узбекистана, Украины, Молдовы, Казахстана, Кыргызстана, Беларуси, Польши, Латвии).

Первое из упомянутых деяний относится к категории конвенционных транспортных преступлений и подлежит криминализации как результат обязательств, взятых на себя государствами, которые присоединились к соответствующим международным конвенциям. Те государства мира, которые установили в своем национальном законодательстве подобный уголовно-правовой запрет, тем самым продемонстрировали уважительное отношение к международным договоренностям и выполнили взятые на себя обязательства. В России этого пока не произошло.

Целесообразность криминализации двух других деяний обусловлена достаточно широкой распространенностью их в реальной действительности и весьма высокой степенью общественной опасности. В УК России подобные новеллы отсутствуют, что свидетельствует о явной пробельности отечественного уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления.

Было бы, однако, опрометчиво полагать, что системы транспортных преступлений в уголовном законодательстве зарубежных государств являются верхом совершенства и непревзойденным образцом для подражания. В этих системах встречаются составы преступлений, которые лишь с большой натяжкой можно отнести к категории транспортных. Интересующие нас главы УК отдельных стран страдают также известной криминализационной избыточностью. Так, едва ли целесообразным можно признать установление в специальной норме уголовной ответственности за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном (УК Таджикистана, Бела-

руси, Казахстана, Грузии, Украины). Подобного рода транспортные деликты в реальной действительности встречаются крайне редко, поэтому для реакции на них вполне достаточно было бы общей нормы (нарушение действующих на транспорте правил). Тем более, что такая норма имеется во всех УК перечисленных выше стран.

Неоправданным, с нашей точки зрения, представляется выделение в специальную норму нарушения правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов (ст. 316 УК Республики Беларусь). Эта разновидность транспортных преступлений совершается достаточно часто, но данное обстоятельство (а также то, что предметом преступления выступает маломерное судно) отнюдь не является препятствием для применения к подобным случаям общей нормы об ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 314 УК Республики Беларусь). Ту же погрешность, как нам представляется, допускает законодатель Украины, установивший в специальной норме ответственность за нарушение правил безопасности полетов воздушных судов лицами, не являющимися работниками воздушного транспорта (ст. 281 УК Украины). Налицо неуместная «перестраховка» законодателей, выразившаяся в загромождении Уголовных кодексов «лишними» нормами.

Крайне сомнительным выглядит отнесение к числу транспортных преступлений законодателями многих (но не всех) стран СНГ нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (УК Таджикистана, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Азербайджана, Грузии). Даже нарушение правил *эксплуатации* трубопроводов по соображениям, о которых подробно будет сказано в последующих главах настоящей монографии, нельзя признать посягательством на безопасность функционирования транспорта (родовой объект всех транспортных преступлений). Что же касается нарушения правил безопасности при *строительстве и ремонте* магистральных трубопроводов, то такого рода нарушения уже с явной очевидностью не вписываются в рамки объекта транспортных преступлений. В этом смысле гораздо более корректную позицию занял законодатель Украины, который в качестве транспортного преступления признал лишь повреждение или разрушение магистральных трубопроводов. Примечательно, кстати, что в уголовном законодательстве об ответственности за транспортные преступления других стран Европы, Америки и Азии подобных новелл мы не находим.

По недоразумению, на наш взгляд, в главах о транспортных преступлениях УК ряда стран оказались такие деликты, как уничтожение, подделка или замена идентификационных номеров транспортных средств (УК Болгарии, Украины, Латвии), незаконная перевозка на воздушном транспорте взрывчатых или легковоспламеняющихся веществ (УК Таджикистана, Болгарии). Названные деяния посягают на общественные отношения, не являющиеся объектом транспортных преступлений, поэтому к числу последних отнесены быть не могут. Косвенным подтверждением правильности данного вывода может служить позиция законодателя России, который вполне справедливо первое из упомянутых преступлений отнес к посягательствам на порядок управления (ст. 326 УК РФ), а второе – к посягательствам на общественную безопасность (ст. 218 УК РФ).

Отдельного упоминания заслуживает предпринятая законодателем некоторых стран мира криминализация управления транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения (УК ФРГ, Испании, Польши, Болгарии, Латвии). Причем обращает на себя внимание то обстоятельство, что уголовная ответственность наступает уже за один факт управления транспортным средством лицом, находящимся в нетрезвом состоянии. Наступление неблагоприятных последствий лежит за рамками основного состава этих преступлений. Насколько оправдан столь жесткий подход законодателей перечисленных стран к уголовно-правовой оценке подобных ситуаций? Мы полагаем, что не вполне.



Пьянство за рулем – это, конечно, серьезная проблема, теснейшим образом связанная с уровнем аварийности на всех видах транспорта. Однако попытка решить ее, уповая исключительно на возможности уголовной репрессии, лишена каких бы то ни было оснований. Ясно, что в условиях чрезвычайно широкой распространенности этого явления и его известной массовости обеспечить реализацию принципа неотвратимости уголовной ответственности по такого рода делам практически нереально. А значит, и общепреventивное значение такого запрета резко снижается: все знают, что пить за рулем – преступно, но видят, что подавляющая часть нарушителей остается безнаказанной.

Вряд ли положение дел могут исправить вводимые в уголовный закон преюдиции, подобные, скажем, тем, что мы обнаруживаем в ст. 262 УК Латвии: привлечение к уголовной ответственности за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии лишь в случае повторного в течение года совершения аналогичного правонарушения. Опыт применения в судебной практике ст. 211<sup>1</sup> УК РСФСР 1960 г. показал неэффективность подобных норм.

Вот почему нам кажутся бесперспективными попытки бороться с пьянством за рулем посредством установления уголовно-правового запрета одного лишь факта управления транспортным средством лицами в нетрезвом состоянии (безотносительно к наступившим последствиям). В целях экономии средств уголовной репрессии борьбу с указанными негативными явлениями целесообразнее вести с помощью мер административно-правового характера. Уголовную же ответственность имеет смысл устанавливать лишь за такое управление транспортными средствами в состоянии опьянения, которое повлекло за собой наступление тяжких последствий, т. е. формулировать соответствующие составы преступлений как материальные.

Наконец, еще один крайне любопытный состав мы находим в системе транспортных преступлений УК Украины. Речь идет о ст. 282 (нарушение правил использования воздушного пространства). В ней установлена ответственность за «нарушение правил пуска ракет, проведение всех видов стрельбы, взрывных работ или совершение иных действий в воздушном пространстве». Казалось бы, вероятность совершения подобных деяний ничтожно мала, и уже хотя бы в силу одной этой причины не было смысла не только относить их к разряду транспортных преступлений, но и криминализировать вовсе. Однако по иронии судьбы вскоре после принятия УК Украины 2001 г. именно в результате нарушения правил пуска ракеты одним из подразделений Министерства обороны Украины в небе над Черным морем был сбит российский гражданский самолет ТУ-154<sup>32</sup>. После этого трагического инцидента невольно задаешься мыслью о возможности, допустимости и целесообразности установления (пусть и в некоторой отдаленной перспективе) подобного запрета в уголовном законодательстве и других зарубежных государств. Возникает, правда, отнюдь не риторический вопрос: транспортным или воинским следует признать такое преступление? Мы полагаем, что оно должно быть отнесено к категории преступлений против военной службы.

Определение круга преступного и уголовно наказуемого есть лишь первый шаг на пути к созданию оптимальной модели системы норм об ответственности за транспортные преступления. Следующим шагом в этом направлении должно стать законодательное конструирование соответствующих норм.

Обращение к опыту законодательной регламентации ответственности за транспортные преступления в УК различных стран мира показывает, что спектр возможных приемов и способов формулирования конкретных составов транспортных преступлений чрезвычайно широк.

Черты несходства и различий обнаруживаются даже применительно к однотипным составам транспортных преступлений. Еще большей нюансировкой отличаются нормы об ответственности за разнородные виды этих деяний.

---

<sup>32</sup> Известия. 2002. 4 окт.

И здесь прежде всего бросается в глаза консерватизм и традиционализм в оценке законодателями многих стран мира специфики транспортных средств как криминообразующего фактора. Законодатели с упорством, достойным лучшего применения, продолжают делить все транспортные преступления на две большие группы в зависимости от того, на каком виде (типе) транспорта они совершаются.

Отсюда все транспортные преступления подразделяются на деяния, нарушающие соответствующие правила на воздушном, водном, железнодорожном транспорте и деяния, посягающие на безопасность функционирования автомобилей и иных сухопутных механических транспортных средств.

О нелогичности и недальновидности такого законодательного приема подробнее будет сказано в гл. 6. Пока же отметим, что подобный способ криминализации транспортных преступлений, хотя и является на сегодняшний день доминирующим, не может быть признан всеобщим и единственно возможным. В УК Польши, Болгарии, Швейцарии зафиксированы универсальные нормы об ответственности за посяательства на все виды транспортных средств без какого бы то ни было исключения.

Так, в базовой для всей главы о транспортных преступлениях ст. 342 УК Болгарии установлена ответственность для тех, «кто, управляя подвижным железнодорожным составом, воздухоплавательным средством, механическим перевозочным средством, судном, боевой или специальной машиной, нарушит правила движения и допустит причинение» вредных последствий.

Еще более лаконично и емко предмет транспортных преступлений очерчен в ст. 173, 174, 177 УК Польши, в которых четко говорится о «сухопутном, водном и воздушном транспорте».

В УК Швейцарии универсализм соответствующей нормы (ст. 237) достигается за счет использования в ней термина «общественный транспорт», которым охватываются уличный, воздушный и водный его виды. Правда, нарушение движения железнодорожного транспорта выделено в отдельную норму (ст. 238 УК Швейцарии).

Характерно, что и в новейших УК стран СНГ и Балтии «проклюнулась» тенденция к универсализации норм об ответственности за некоторые виды транспортных преступлений без оглядки на специфические особенности транспортных средств. Так, в УК Азербайджана, Узбекистана, Казахстана, Кыргызстана, Беларуси, Таджикистана недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, нарушение действующих на транспорте правил трактуются уже как транспортные преступления вне зависимости от того, на каких видах транспорта они совершены. Надо полагать, что сделан пока лишь первый шаг на пути к полному отказу от использования видовой характеристики транспортных средств как криминообразующего фактора. Думается, что будущее – за универсальными нормами.

В УК большинства стран мира нормы об ответственности за основные виды транспортных преступлений сформулированы по типу материальных составов. Ответственность наступает лишь при наличии определенных последствий. В качестве таковых чаще всего фигурируют различные виды вреда здоровью человека, гибель одного или нескольких потерпевших, крупный материальный ущерб. Нам такой подход представляется вполне обоснованным, ибо, как известно, попытки отечественного законодателя вести борьбу с транспортными преступлениями с помощью норм, содержащих деликты создания опасности, успехом не увенчались.

В то же время в УК ряда государств можно встретить и формальные составы транспортных преступлений. Так, в ч. 1 ст. 309 УК Беларуси предусмотрена ответственность за умышленные разрушение, повреждение или приведение иными способами в непригодное для эксплуатации состояние средств железнодорожного, водного, воздушного, автодорожного, магистрального трубопроводного транспорта, путей сообщения, сооружений на них, средств сигнализации и связи или другого транспортного оборудования, если эти действия заведомо

для виновного могли повлечь смерть человека, крушение, аварию либо иные тяжкие последствия.

В УК Украины подобным образом сконструирован не только аналогичный состав преступления (ст. 277), но и нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта (ст. 276), блокирование транспортных коммуникаций (ст. 279). По этому же пути идет законодатель Швейцарии: он криминализирует нарушение деятельности общественного транспорта (ст. 237 УК) и нарушение движения железнодорожного транспорта (ст. 238 УК) по типу деликтов создания опасности.

Аналогичные законодательные конструкции можно встретить в УК Польши (ст. 174), Болгарии (ст. 340, 347<sup>a</sup>, 344), Испании (ст. 381, 382), Японии (ст. 124, 125, 129).

Напротив, общим правилом для законодателей практически всех зарубежных государств является формулирование уговов различных видов транспортных средств как формальных (а иногда и усеченных) составов. По таким же канонам конструируются нормы об ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие и несообщение названия судна (ст. 284, 285 УК Украины, ст. 267 УК Латвии, ст. 269 УК Азербайджана, ст. 305 УК Казахстана), за нарушение правил международных полетов (ст. 218 УК Таджикистана, ст. 315 УК Беларуси, ст. 306 УК Казахстана, ст. 265 УК Узбекистана, ст. 270 УК Азербайджана, ст. 288 УК Кыргызстана).

Диспозиции норм об ответственности за основные виды транспортных преступлений в законодательстве большинства стран мира построены таким образом, что предполагают лишь неосторожную форму вины по отношению к последствиям нарушения правил безопасности транспортной деятельности. В целом эти преступления признаются неосторожными. Но и здесь не обходится без исключений.

Например, конструкция § 3 ст. 173 УК Польши такова, что допускает умышленное отношение виновного, который вызывает катастрофу при движении сухопутного, водного или воздушного транспорта, к последствиям своего деяния в виде смерти человека или причинения тяжкого вреда здоровью многих людей. Косвенным подтверждением этого может служить санкция нормы, предусматривающая наказание в виде лишения свободы на срок от 2 до 12 лет.

Еще более недвусмысленно сформулирован подобный запрет в ч. 3 ст. 342 УК Болгарии. В этой норме прямо предусмотрена ответственность (с очень жесткой санкцией) за нарушение правил движения лицом, управляющим подвижным железнодорожным составом, воздухоплавательным средством, механическим перевозочным средством, судном, боевой или специальной машиной, если этим деянием умышленно причинены смерть, телесное повреждение или значительный имущественный вред другому лицу.

Нечто подобное можно встретить и в уголовном законодательстве Японии, с той лишь разницей, что в ст. 124, 126 УК Японии ответственность виновного лица в зависимости от его психического отношения к последствиям учиненного им транспортного преступления не дифференцируется вовсе.

Приведенные законодательные формулы не являются безупречными. Транспортные преступления в виде нарушения соответствующих правил безопасности целесообразнее конструировать и воспринимать как неосторожные деяния. В случае умышленного отношения виновного к последствиям нарушения им правил безопасности движения, эксплуатации или ремонта транспортных средств все содеянное необходимо расценивать как умышленное посягательство на жизнь, здоровье, собственность потерпевших. Иначе специфика транспортных преступлений утратится, а их родовой объект по сути дела смешается с объектом преступлений против жизни, здоровья и собственности.

Сказанное, впрочем, не означает, что некоторые виды транспортных преступлений не могут быть умышленными. К таковым прежде всего следует отнести угоны транспортных средств, а также неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие. Но и в данном слу-

чае уголовную ответственность за особо квалифицированные виды этих преступлений уместней будет связывать с неосторожным отношением виновного к причиняемым им тяжким последствиям (как это сделано в ст. 166 и 211 УК РФ, в ст. 311 УК Беларуси).

Определенные сложности в законодательной практике различных государств вызывает проблема конструирования признаков субъекта транспортных преступлений. Непреодоленный еще до конца дуализм в формулировании составов транспортных преступлений с учетом жесткой зависимости их от специфических особенностей транспортных средств с неизбежностью толкает законодателей ряда зарубежных государств к искусственному разделению субъектов этих преступлений на две большие группы – работников железнодорожного, водного, воздушного транспорта и прочих лиц, фактически управляющих иными видами механических транспортных средств. При этом первую разновидность субъектов транспортных преступлений предлагается считать специальными, вторую – общими.

Отсюда и разное описание упомянутых категорий субъектов транспортных преступлений в уголовном законе, и неодинаковая их трактовка в уголовно-правовой доктрине. Чаще всего специальный субъект транспортных преступлений определяется как «лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать» правила безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 295 УК Казахстана, ст. 280 УК Кыргызстана, ст. 211 УК Таджикистана, ст. 314 УК Беларуси, ст. 262 УК Азербайджана). В ст. 257 УК Латвии в качестве субъекта такого преступления упоминается «работник транспорта».

Однако в любом случае в теории уголовного права соответствующих государств специальный субъект этих преступлений трактуется как вменяемое лицо, достигшее 18-летнего возраста и являющееся работником железнодорожного, водного или воздушного транспорта, т. е. такое лицо, которое: а) находится в трудовых отношениях с соответствующим транспортным предприятием, б) совершает преступление во время выполнения трудовых обязанностей по обеспечению безопасности движения, эксплуатации или ремонта транспортных средств<sup>33</sup>.

К субъектам других видов транспортных преступлений столь высокие требования уже не предъявляются и ими признаются любые вменяемые достигшие возраста уголовной ответственности лица, фактически управляющие механическими транспортными средствами (эксплуатирующие, ремонтирующие их).

Консерватизм законодателей упомянутых стран и искаженность интерпретационных оценок правоприменителей, видимо, и приводят к ситуациям, когда в уголовный закон искусственно внедряются нормы, призванные компенсировать изъяны в описании субъектов некоторых видов транспортных преступлений. В результате в УК Украины мы встречаем ст. 281 (нарушение правил безопасности полетов воздушных судов лицами, не являющимися работниками воздушного транспорта), в УК Беларуси ст. 316 (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов).

Между тем упречным представляется уже сам по себе подход законодателей названных выше стран не только к дифференциации транспортных преступлений в зависимости от конструктивных особенностей транспортных средств (о чем уже говорилось), но и к наделению субъектов отдельных транспортных преступлений специальными признаками. Во многих странах мира этот недостаток законодательной техники при описании субъекта транспортных преступлений уже давно преодолен. Эволюция уголовного законодательства привела нормотворцев этих стран к мысли о целесообразности замены юридического статуса субъектов транспортных преступлений на фактический. Подобную трактовку субъектов транспортных

<sup>33</sup> См.: Научно-практический комментарий Уголовного кодекса Украины. Киев, 2002. С. 777, 778; Уголовное право Казахстана. (Особенная часть). Алма-Ата, 2001. С. 400.

преступлений мы обнаруживаем в УК Польши, Болгарии, Швейцарии, Испании, Японии etc. Именно она должна служить ориентиром и для российского законодателя.

Что касается признаков общего субъекта транспортных преступлений, в частности возраста, то и их оценки законодателями разных стран существенно отличаются. В странах СНГ и Балтии возраст уголовной ответственности за интересующие нас преступления установлен по общему правилу с 16 (и лишь за единичные преступления – с 14) лет, в Японии, Болгарии, Китае, ФРГ – с 14, в Швеции, Дании, Швейцарии – с 15, в Голландии – с 12, в Польше – с 17, в Ирландии (а также во многих штатах США) – с 7, в Англии, Австралии – с 10, в Иране – с 11, в Греции, Франции – с 13 лет<sup>34</sup>.

Столь широкий диапазон возрастных границ уголовной ответственности за транспортные преступления объясняется, по-видимому, историческими, национально-культурными, правовыми традициями. В силу ограниченности социологического материала установить недостатки или преимущества того или иного возрастного порога уголовной ответственности за транспортные преступления и дать необходимые рекомендации отечественному законодателю не представляется возможным.

Анализ технико-юридических приемов конструирования конкретных составов транспортных преступлений в законодательстве различных зарубежных стран показывает, что некоторые из них представляют несомненный интерес для российского законодателя.

Внимания заслуживают, во-первых, объединение в одной норме посягательств на безопасность функционирования (движения и эксплуатации) всех видов транспорта (ст. 342 УК Болгарии, ст. 173 УК Польши, ст. 237 УК Швейцарии), во-вторых, перенос акцента с юридического на фактический статус субъектов транспортных преступлений (ст. 260 УК Узбекистана), в-третьих, определение в самом уголовном законе предмета рассматриваемой категории преступлений – транспортного средства (ст. 295, 296 УК Казахстана, ст. 317 УК Беларуси), в-четвертых, использование в качестве квалифицирующих признаков транспортных преступлений таких категорий, как состояние опьянения виновного (ч. 2 ст. 343 УК Болгарии, ст. 275, 276 УК Грузии), оставление места преступления (ст. 178 УК Польши), в-пятых, формулирование привилегированных составов транспортных преступлений, содержащих элементы деятельного раскаяния, при наличии которых наказание виновному существенно снижается (ст. 343<sup>a</sup> УК Болгарии, ст. 176 УК Польши), в-шестых, наделение норм об ответственности за транспортные преступления специальными положениями, в которых содержатся основания и условия освобождения от уголовной ответственности за уже совершенное транспортное преступление, например, угон (ч. 4 ст. 289 УК Украины). В украинском законодательстве это положение выглядит следующим образом: освобождается от уголовной ответственности судом лицо, впервые совершившее незаконное завладение транспортным средством (за исключением случаев такого завладения с применением какого-либо насилия к потерпевшему либо угрозой применения такого насилия), но добровольно заявившее об этом правоохранительным органам, возвратившее транспортное средство владельцу и полностью возместившее причиненные убытки.

Особый познавательный интерес представляют те виды транспортных преступлений, которые фигурируют в законодательных системах стран мира, но не вошли в УК РФ. Можно насчитать по меньшей мере три таких состава.

<sup>34</sup> Спасеников Б. А. Правовая антропология (уголовно-правовой аспект). Архангельск, 2001. С. 65, 66.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.