ГОСУДАРСТВО И ПРАВО, 2024, № 9, с. 147–156
STATE AND LAW, 2024, No. 9, pp. 147–156

УКРЕПЛЕНИЕ ЗАКОННОСТИ И БОРЬБА С ПРЕСТУПНОСТЬЮ

УДК 343

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТА КАК ОБЪЕКТЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОХРАНЫ

© 2024 г. А. И. Чучаев

Институт государства и права Российской академии наук, г. Москва

E-mail: moksha1@rambler.ru

Поступила в редакцию 19.07.2024 г.

Аннотация. В статье характеризуется ситуация, сложившаяся в теории уголовного права в связи с дополнением Уголовного кодекса РФ ст. 263^1, предусмотревшей ответственность за нарушение транспортной безопасности. Анализируются дискуссионные вопросы правовой природы преступления, его объект, правомерность признания законодателем деяния транспортным преступлением, раскрывается соотношение последних и указанного посягательства, в частности, характеризуются особенности содержания признаков их составов, в том числе отличие транспортной безопасности от безопасности транспорта. Показано отрицательное влияние споров в уголовно-правовой теории на судебную практику.

***Ключевые слова*:** транспорт, транспортная безопасность, безопасность транспорта, нарушение транспортной безопасности, нарушение безопасности транспорта, субъект преступления.

Цитирование: *Чучаев А. И.* Транспортная безопасность и безопасность транспорта как объекты уголовно-правовой охраны // Государство и право. 2024. № 9. С. 147–156.

DOI: 10.31857/S1026945224090134

TRANSPORT SAFETY AND SECURITY OF TRANSPORT AS OBJECTS OF CRIMINAL LAW PROTECTION

© 2024 A. I. Chuchaev

Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, Moscow

E-mail: moksha1@rambler.ru

Received 19.07.2024

Abstract. The article characterizes the situation in the theory of Criminal Law in connection with the addition of the Criminal Code of the Russian Federation Article 263[1], which provided for liability for violation of transport security. The debatable issues of the legal nature of the crime, its object, the legality of the recognition by the legislator of the act as a transport crime are analyzed, the ratio of the latter and the specified encroachment is revealed, in particular, the features of the content of the signs of their compositions are characterized, including the difference between transport security and transport security. The negative impact of disputes in criminal law theory on judicial practice is shown.

Key words: transport, transport safety, transport safety, violation of transport safety, violation of transport safety, the subject of the crime.

For citation: *Chuchaev, A.I. (2024).* Transport safety and security of transport as objects of criminal law protection // Gosudarstvo i pravo=State and Law, No. 9, pp. 147–156.

Система норм о транспортных преступлениях достаточно динамична, но, пожалуй, все ее изменения и дополнения, даже вместе взятые, не вызывают столько принципиальных теоретических разногласий (имеющих в то же время и непосредственное практическое значение) среди ученых, как дополнение Уголовного кодекса РФ ст. 263[1], предусмотревшей ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности[1].

В литературе появление указанной нормы в целом воспринято положительно. Например, А.И. Коробеев по этому поводу пишет: «Криминализация законодателем... данного деяния призвана была устранить пробел в уголовной наказуемости целого ряда опасных транспортных правонарушений»[2]. Н.И. Пикуров также отмечает, что «норма, содержащаяся в ст. 263[1] УК РФ, предназначена для регулирования уголовной ответственности за нарушение требований ФЗ “О транспортной безопасности” от 9 февраля 2007 г., которые долгое время оставались без подкрепления уголовно-правовыми санкциями»[3].

Своевременным признают этот шаг законодателя и другие криминалисты (как ученые, так и практические работники), исследовавшие указанную уголовно-правовую норму (например, М.А. Бажина[4], М.П. Кузнецов[5], А.Н. Шабунина и Е.Д. Горевой[6]).

Однако такого единодушия среди специалистов нет, когда встает вопрос о юридической природе указанного преступления, а следовательно, и о его объекте, наконец, признании деяния транспортным. Одни криминалисты, вероятно исходя из места нормы в системе Особенной части УК РФ, вслед за законодателем относят посягательство к числу транспортных. Так, например, считает А.В. Борисов. Описывая криминологическую характеристику транспортной преступности, он включает в нее и преступления, нарушающие транспортную безопасность[7]. Более того, автор утверждает, что «при определении структуры транспортной преступности должны в значительной мере использоваться следующие признаки:

<...> 3) категории потерпевших (иностранных граждан и лиц без гражданства, приезжих, сотрудников правоохранительных органов, работников органов власти, водителей транспорта, женщин, несовершеннолетних и др.);

4) виды преступлений (насильственные, экономической направленности, коррупционной направленности, экономические, совершенные в особо крупном размере либо сопряженные с извлечением дохода в особо крупном, крупном (значительном) размере либо причинившие крупный (значительный) ущерб, связанные с незаконным оборотом наркотиков, связанные с незаконным оборотом оружия; совершенные с использованием

[1] См.: Федеральный закон от 27.07.2010 № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2010. № 31, ст. 4146; Федеральный закон от 03.02.2014 № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» (статья изложена в новой ред.) // СЗ РФ. 2014. № 6, ст. 566.

[2] *Коробеев А.И.* Транспортные преступления и транспортная преступность. М., 2015. С. 176.

[3] *Пикуров Н.И.* Квалификация транспортных преступлений. М., 2011. С. 106; *Его же.* Новое в уголовно-правовой охране транспортной безопасности // Уголовное право. 2014. № 3. С. 56; *Его же.* Основные тенденции развития законодательства об ответственности за транспортные преступления // Законы России: опыт, анализ, практика. 2023. № 4. С. 87.

[4] См.: *Бажина М.А.* Правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровизации // Транспортное право. 2023. № 1. С. 6.

[5] См.: *Кузнецов М.П.* Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Росс. юрид. журнал. 2012. № 6. С. 20.

[6] См.: *Шабунина А.Н., Горевой Е.Д.* Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Мировой судья. 2011. № 10. С. 5.

[7] См.: *Борисов А.В.* Криминологическая теория транспортной безопасности Российской Федерации. М., 2023. С. 67–79, 125–142.

информационных технологий или в сфере компьютерной информации и др.);

<...> 6) мотивы преступления (корыстные, сексуальные, хулиганские, вражда, ненависть, месть, ревность и др.);

7) цель преступления (незаконное приобретение наркотиков, спиртных напитков, денежных средств; незаконное завладение транспортным средством, грузом, оружием, взрывными устройствами, взрывчатыми веществами, боеприпасами и др.).

<...> Именно эти признаки в первую очередь позволяют... определить состояние транспортной преступности...»[8].

Вряд ли есть необходимость доказывать ошибочность этого утверждения; приведенные автором признаки никакого отношения к транспортной преступности не имеют, представляют собой труднообъяснимый набор обстоятельств, никак не сопрягаемых с транспортными преступлениями (особенно показательна в этом отношении ссылка на сексуальный мотив их совершения или приобретение наркотиков как цель и др.).

В литературе, на наш взгляд, небезосновательно утверждается, что место анализируемой нормы в гл. 24 УК РФ либо, признав преступление специальным видом халатности, – в гл. 30 УК РФ[9]. «Сущность объекта преступления, предусмотренного ст. 263[1] УК РФ, характеристика уровней безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств убедительно свидетельствуют об иных правовой природе и социальной направленности деяния по сравнению с преступлениями, объединенными в гл. 27 УК РФ. В связи с этим представляется сомнительным признание законодателем данного преступления транспортным и определение его места в системе Особенной части УК»[10].

Некоторые авторы считают, что акты вмешательства в деятельность транспорта адресуются власти, они не преследуют цели нарушения безопасной работы транспорта, а появление нормы, ссылаясь на соответствующую пояснительную записку к проекту закона[11], объясняют распространением террористических актов[12].

Вероятно, такой вывод стал возможным из-за некоторого сходства нормативной трактовки транспортной безопасности с определением антитеррористической безопасности, содержащемся в Федеральном законе от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму», согласно которому под террористическим актом понимается совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях дестабилизации деятельности органов власти или международных организаций либо воздействия на принятие ими решений, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях[13].

Н.И. Пикуров, не считая рассматриваемое деяние транспортным, приводит ряд аргументов в пользу этого. Во-первых, по его мнению, объект преступления, предусмотренного ст. 263[1] УК РФ, хотя и имеет некоторое отношение к функционированию транспорта, по своей сути лишь частично связан с движением или эксплуатацией транспортных средств. Недаром законодатель для его обозначения использует иной, нежели в собственно транспортных преступлениях, термин «транспортная безопасность».

Во-вторых, имеется не только терминологическая, но и сущностная разница. Правила безопасности движения или эксплуатации транспорта, о которых говорится, например, в ст. 263 УК РФ, и меры защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (требования безопасности), предусмотренные ст. 263[1] УК РФ, как понятия не совпадают по объему и не пересекаются. Безопасность движения или эксплуатации транспорта или транспортных средств обеспечивается регулированием деятельности лиц, непосредственно или опосредованно управляющих транспортными средствами или создающих условия для безопасного их функционирования; транспортная же безопасность, как это предполагает уголовно-правовая норма, – путем регулирования других по содержанию общественных отношений (хотя и связанных с использованием

---

[8] *Борисов А.В.* Указ. соч. С. 78, 79.

[9] См.: *Козун А.В.* Место нарушения требований в области транспортной безопасности (ст. 263[1] Уголовного кодекса Российской Федерации) в системе норм уголовного законодательства и вопросы совершенствования состава преступления // Росс. следователь. 2016. № 11. С. 32.

[10] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации для работников прокуратуры (постатейный) / отв. ред. В.В. Малиновский; науч. ред. А.И. Чучаев. М., 2015. С. 861.

[11] См.: Пояснительная записка к проекту федерального закона № 213407-4 «О транспортной безопасности» // В официальных источниках опубликована не была.

[12] См.: *Комаров В.В.* Повышение эффективности предупреждения и пресечения актов незаконного вмешательства на объектах воздушного транспорта // Библиотека криминалиста. 2013. № 4. С. 208; *Зырянов С.М., Кузнецов В.И.* Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал росс. права. 2012. № 12. С. 5.

[13] См.: СЗ РФ. 2006. № 11, ст. 1146.

транспортных средств). В связи с этим логичен вывод: понятие «транспортная безопасность» не является родовым по отношению к понятию «безопасность движения и эксплуатации транспортных средств».

В-третьих, транспортная безопасность применительно к уголовному праву трактуется узко – только как защищенность от актов незаконного вмешательства. Последнее предполагает умышленное действие, поэтому неосторожное нарушение защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств под данное понятие не подпадает.

В-четвертых, по мере развития законодательства о транспортной безопасности это юридическое понятие приобретет значение родового, охватывающего все виды транспортной безопасности, что потребует соответствующей корректировки наименования рассматриваемого преступления и его описания[14].

Полемизируя с Н.И. Пикуровым, А.И. Коробеев, по сути, не приводит контрдоводов, пожалуй, кроме одного. Он пишет: «При всей убедительности приведенной аргументации нельзя в полном объеме согласиться с выводами ее автора. Как представляется, с определенной условностью (при соответствующей трактовке отдельных признаков данного преступления) его все-таки можно причислить к посягательствам на общественные отношения в сфере безопасности функционирования транспортных средств, т.е. признать последние непосредственным объектом преступления. Для этого достаточно истолковать выражение “транспортная безопасность” в широком значении указанного термина... В противном случае придется признать, что название главы УК РФ уже не соответствует ее содержанию, ибо она загромождена составами преступлений, посягающими на иной видовой объект, чем тот, ради охраны от посягательства на который конструировалась изначально данная глава»[15]. Выход из создавшегося положения А.И. Коробеев видит в том, чтобы признать в качестве непосредственного объекта преступления, предусмотренного ст. 263[1] УК РФ, общественные отношения в сфере безопасности функционирования транспорта как элемента транспортной безопасности[16].

Некоторые авторы необоснованно отождествляют понятия «транспортная безопасность» и «безопасность транспорта», хотя очевидно, что это далеко не одно и то же[17]. Первое предполагает нахождение транспорта в состоянии, исключающим опасность для него самого; второе – функционирование транспорта, исключающее его опасность для людей, собственности, природы. Эти характеристики отражены в том числе и в нормативном определении указанных понятий. Так, в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) «О транспортной безопасности»[18] под таковой понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (п. 10 ст. 1).

Постановлением Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»[19] в качестве таковых выделяются: уровень № 1 – степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса; уровень № 2 – степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса; уровень № 3 – степень защищенности транспортного комплекса от прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Под актом незаконного вмешательства понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (п. 1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

Как видим, уровни безопасности также связываются с разной степенью возможности вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Безопасность же, например, дорожного движения определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст. 1 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О безопасности

[14] См.: Энциклопедия уголовного права. СПб., 2014. С. 420–428.

[15] *Коробеев А.И.* Указ. соч. С. 177, 178.

[16] См.: там же. С. 178.

[17] См.: *Сидакова А.А.* Система норм об обеспечении транспортной безопасности в уголовном законодательстве России и за рубежом // Транспортное право. 2018. № 1. С. 22.

[18] См.: СЗ РФ. 2007. № 7, ст. 837; 2023. № 10, ст. 1576.

[19] См.: СЗ РФ. 2021. № 2 (ч. II), ст. 396.

дорожного движения»[20]). По сути, аналогичным образом рассматриваемое понятие отражено в Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ (ред. от 13.06.2023) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (ст. 2)[21].

А.И. Коробеев говорит о необходимости широкого толкования понятия «транспортная безопасность», однако определения не формулирует, а лишь ссылается на Пояснительную записку к проекту Федерального закона «О транспортной безопасности», в которой указано, что основные положения законопроекта «призваны объединить правовые нормы, регулирующие вопросы обеспечения транспортной безопасности для различных видов транспорта, в единый институт законодательства, устранить пробелы и противоречия в действующем законодательстве»[22]. На наш взгляд, эта декларация ничего не проясняет, не освобождает от необходимости анализа сущности объекта уголовно-правовой охраны.

Некоторыми авторами предпринимаются попытки раскрыть содержание указанного элемента состава преступления. Например, И.Н. Архипцев и С.А. Бурлака в качестве такового предлагают считать устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, состояние защищенности интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства[23]. В этом утверждении следует выделить главное. Уголовный закон в силу своей специфики не может обеспечивать устойчивость (способность системы сохранять текущее состояние при влиянии внешних воздействий) функционирования транспорта, перед ним не стоит такая задача. Кроме того, в качестве самостоятельного объекта охраны необоснованно выделяются интересы личности, общества и государства, так как они образуют сущность общественной безопасности.

Подмена определяемого элемента состава рассматриваемого преступления допускается М.П. Кузнецовым, считающим, что таковым выступают «общественные отношения, направленные на обеспечение выполнения предусмотренных в нормативных правовых актах мер по предупреждению и недопущению совершения актов незаконного вмешательства, а также минимизации их последствий»[24]. Нетрудно заметить, что в этом случае вместо объекта уголовно-правовой охраны указывается на его обеспечение, что, разумеется, не одно и то же.

А.Н. Шабунина и Е.Д. Горевой полагают, что непосредственным объектом рассматриваемого преступления являются требования по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах[25]. Дополнительно к сказанному выше отметим: требования (т.е. норма, совокупность условий, которым кто-нибудь должен или что-нибудь должно соответствовать) как таковые и требования в сфере безопасности в частности не могут выступать объектом преступления, они не характеризуют его социально-политическую суть.

Ошибка в определении объекта преступления влечет за собой неверную юридическую оценку содеянного. Так, вызывает сомнение квалификация действий проводника *Л.*, допустившей высадку провожающих граждан на ходу поезда, не предприняв мер для его остановки. Двое провожающих, выпрыгнувших на посадочную платформу железнодорожного вокзала через открытую дверь рабочего тамбура вагона, в результате падения и удара получили различные телесные повреждения, а третий погиб. Кировский районный суд г. Саратова квалифицировал действия *Л.* по ч. 2 ст. 263^1 УК РФ[26].

В этом случае последствия наступили не в связи с тем, что имело место вмешательство в деятельность транспортного средства, ставшее возможным в результате неисполнения требований по обеспечению транспортной безопасности, а нарушения безопасности железнодорожного транспорта общего пользования.

Вероятно, ошибки подобного рода могут быть обусловлены в том числе и неверной трактовкой в теории объекта преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. Например, Г.К. Буранов и А.А. Горшенин выделяют основной объект преступления, предусмотренного указанной статьей, под которым понимают отношения по обеспечению состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (транспортная безопасность) в части обеспечения безопасного функционирования железнодорожного, воздушного или водного транспорта и метрополитена (они также говорят и о дополнительном объекте преступления, характеристика которого часто встречается в литературе: жизнь, здоровье, собственность и т.д.)[27].

---

[20] См.: СЗ РФ. 1995. № 50, ст. 4873; 2023. № 29, ст. 5331.

[21] См.: СЗ РФ. 2003. № 2, ст. 169; 2023. № 25, ст. 4410.

[22] *Коробеев А.И.* Указ. соч. С. 178.

[23] См.: *Архипцев И.Н., Бурлака С.А.* Некоторые аспекты уголовно-правовой охраны транспортной безопасности Российской Федерации // Росс. следователь. 2017. № 2. С. 37.

[24] *Кузнецов М.П.* Указ. соч. С. 34.

[25] См.: *Шабунина А.Н., Горевой Е.Д.* Указ. соч. С. 5.

[26] См.: Приговор от 07.07.2014 № 1-198/2014 // В официальных источниках опубликован не был.

[27] См.: *Буранов Г.К., Горшенин А.А.* Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена // Транспортное право. 2018. № 4. С. 18.

Во-первых, авторы, как и некоторые другие криминалисты, допускают подмену определяемого понятия: вместо сущности объекта указывают на отношения, обеспечивающие его. Во-вторых, искажается механизм рассматриваемого преступления; оно совершается не путем незаконного вмешательства в функционирование транспорта, т.е. объект нарушается не извне, а в результате нарушения соответствующих правил лицом, обязанным соблюдать эти правила, т.е. изнутри (в этом случае субъект в качестве самостоятельного элемента включен в общественные отношения, признаваемые объектом уголовно-правовой охраны). В-третьих, безопасность функционирования транспорта не является видом транспортной безопасности, они не находятся в указанном авторами соотношении, а представляют собой два самостоятельных явления.

Материальным выражением объекта преступления, как правило, выступает предмет посягательства. По крайней мере в данном случае он, на наш взгляд, позволяет уточнить правовую природу рассматриваемого деяния.

Транспорт является сложным многоуровневым технико-технологическим комплексом. Его безаварийная работа обеспечивается в том числе и нормативно определенным состоянием объектов транспортной инфраструктуры.

К объектам транспортной инфраструктуры (в уголовном праве они признаются предметом преступления) относятся: железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции; объекты инфраструктуры внеуличного транспорта, определяемые Правительством РФ; тоннели, эстакады, мосты; морские терминалы, акватории морских портов; порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, судоходные гидротехнические сооружения; расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения, в том числе гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, за исключением подводных сооружений (включая скважины); аэродромы и аэропорты; определяемые Правительством РФ участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, и (или) грузов повышенной опасности; здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, используемые федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями, а также объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта, определяемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

Необходимо иметь в виду, что нормативными правовыми актами характеристика предмета может конкретизироваться. Например, согласно постановлению Правительства РФ от 23 мая 2017 г. «О воздушных судах авиации общего назначения, относимых к транспортным средствам в соответствии с Федеральным законом “О транспортной безопасности”» в понятие «транспортные средства» включаются: 1) вертолеты с максимальной взлетной массой 3100 кг и более; 2) иные воздушные суда с максимальной взлетной массой 3100 кг и более[28].

Признавая транспортным преступление, предусмотренное ст. 263^1 УК РФ, некоторые авторы указывают на совпадение предмета преступления: и в том, и в другом случае в качестве такового, по их мнению, выступают элементы транспорта[29]. Действительно, по формальному моменту (наименованию в нормативных правовых и технических актах) предмет сопоставляемых деяний может совпадать. В частности, в ст. 267 УК РФ он также указан как транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации и связи, транспортное оборудование и транспортные коммуникации. Однако на этом основании делать вывод о правовой природе посягательства недопустимо, поскольку искажается роль данного признака состава преступления в механизме транспортного преступления.

[28] См.: СЗ РФ. 2017. № 22, ст. 3166.

[29] См., напр.: *Медведев Е.В.* Уголовно-правовое обеспечение транспортной безопасности (вопросы теории, законодательного регулирования и практики). Ульяновск, 2018.

Элементы транспорта выполняют свойственные им функции, обладают общими, только им присущими свойствами. Так, выделяются:

1) их специальное (целевое) назначение – обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспортных средств; элементы, не обладающие такими свойствами, не могут выступать в качестве предмета транспортного преступления (например, вокзалы, тогда как таковыми они могут быть в составе преступления, предусмотренного ст. 263[1] УК РФ);

2) пригодность (исправность) к эксплуатации, т.е. возможность использования по прямому назначению; непригодные, выведенные из строя, законсервированные, запасные элементы транспортной системы не могут признаваться предметом транспортного преступления;

3) предмет преступления относится к источникам повышенной опасности или входит в систему, обеспечивающую безаварийное функционирование таких источников. Предмету преступления, предусмотренного ст. 263[1] УК РФ, указанное свойство не обязательно (таковым, например, могут выступать здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, используемые федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями. Они не признаются источниками повышенной опасности, не являются системным образованием обеспечения безопасности движения или эксплуатации транспорта или транспортных средств);

4) функционирование предмета транспортного преступления регламентировано действующими на транспорте нормативными актами.

Надо иметь в виду, что нормами гл. 27 УК РФ не охраняется безопасность функционирования так называемого технологического транспорта. Этот вид транспорта выполняет чисто производственные функции, связан с технологическим процессом. Учеными высказывалось мнение о необходимости включения технологического транспорта в предмет транспортных преступлений, но оно обоснованно не получило поддержки[30].

Сопоставляемые преступления отличаются по характеру деяния и сущности нарушаемых им нормативных актов. Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 263[1] УК РФ, заключается в неисполнении требований по соблюдению транспортной безопасности (ч. 1) и неисполнении требований по обеспечению транспортной безопасности (ч. 2). В самом общем виде это означает отказ от реализации или ненадлежащую реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспорта, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Необходимо иметь в виду, что многие требования транспортной безопасности охватывают нормы технического характера, регламентирующие технологические аспекты использования приборов, устройств и систем.

Согласно ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности» требования по обеспечению безопасности транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливаются Правительством РФ. Нарушение указанных требований может характеризовать объективную сторону рассматриваемого деяния.

Некоторые авторы, характеризуя состав рассматриваемого преступления, искажают суть деяния, указанного в ст. 263[1] УК РФ. Например, Н.С. Рязанов пишет: «Законодатель категорию “акт незаконного вмешательства” в сфере обеспечения безопасности сделал ключевой»[31]. Деяние в составе указанного преступления заключается не в акте вмешательства в деятельность транспортного комплекса, а в неисполнении требований по соблюдению транспортной безопасности. Понятие «вмешательство» использовано законодателем в Федеральном законе «О транспортной безопасности» для характеристики механизма нарушения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Объективная сторона транспортного преступления характеризуется деянием, нарушающим правила, содержащиеся в нормативных актах, регламентирующих работу указанных в Законе видов транспорта. Все они могут быть интегрированы в четыре группы: а) акты, регулирующие безопасность движения; б) акты, регулирующие безопасность эксплуатации; в) акты, регулирующие безопасность движения и эксплуатации; г) акты, регламентирующие допуск лиц к работе.

К нормативным актам, нарушение которых образует состав рассматриваемого преступления, относятся не только нормы, прямо именующиеся правилами (инструкциями) безопасности движения и эксплуатации транспорта. Название нормативного акта – формальный признак. Для выяснения,

[30] См.: *Белокобыльский Н.Н.* Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1981. С. 10.

[31] *Рязанов Н.С.* Акты незаконного вмешательства как основная угроза транспортной безопасности Российской Федерации // Вестник Омской юрид. академии. 2017. № 1. С. 54.

устанавливает ли норма правило безопасности движения или эксплуатации транспорта, необходимо исходить из ее содержания.

Ряд транспортных преступлений совершаются путем: недоброкачественного ремонта транспортных средств, их выпуска в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ); разрушения, повреждения или приведения иным способом в негодное состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, блокировки транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры, воспрепятствования движению транспортных средств и пешеходов (ст. 267 УК РФ); действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267^1 УК РФ).

Наконец, нарушение транспортной безопасности и транспортные преступления отличаются друг от друга субъектом преступления.

В ч. 2 ст. 263^1 УК РФ им названо лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности (в ч. 1 субъект вообще не упоминается). На первый взгляд в связи с конкретизацией характеристики субъекта преступления в ч. 2 ст. 263^1 УК РФ создается впечатление об ответственности по ч. 1 данной статьи общего субъекта. Такая конструкция статьи обусловливает необходимость хотя бы абрисно очертить круг лиц, признаваемых субъектами преступления по указанным частям данной статьи.

Применительно к первоначальной редакции ст. 263^1 УК РФ (субъект был обозначен как лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности) Н.И. Пикуров говорил о двух категориях лиц, которые могли признаваться субъектами преступления: а) лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, – работники, занимающие должность на объекте транспортной инфраструктуры и ответственные за обеспечение транспортной безопасности; б) лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства, – лица, занимающие должность на транспортном средстве и ответственные за транспортную безопасность[32].

Такой подход был основан на ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности», согласно которой обеспечение транспортной безопасности возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, если иное не установлено законодательством, а также на приказе Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34 (ред. от 26.02.2019) «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»[33], в котором раскрывается смысл понятий «лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры» и «лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства».

В литературе утверждалось, что требования транспортной безопасности адресованы не только руководителям различного уровня, но и рядовым работникам, обеспечивающим применение мер безопасности, например досмотр багажа пассажиров[34].

Как уже было сказано, Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. редакция ст. 263^1 УК РФ изменена. В нее была включена новая часть, не содержавшая характеристики субъекта преступления (ч. 1 данной статьи). В связи с этим, по мнению А.И. Коробеева, «в рамках одного состава преступления предусмотрена ответственность как общего, так и специального субъектов преступления»[35]. Этот вывод представляется сомнительным. По нашему мнению, он сделан лишь на сопоставлении ч. 1 и 2 ст. 263^1 УК РФ без учета сущности уголовно-правового запрета. Вряд ли общий субъект обязан соблюдать транспортную безопасность как нормативную категорию. Следовательно, возникает вопрос: кого в этом случае имел в виду законодатель?

На наш взгляд, законодатель, исходя из складывающейся ситуации на транспорте, появление воздушных, речных и морских судов на праве личной собственности, хотел «разъединить» ответственность работника транспорта и лица, не являющегося таковым. По ч. 2 ст. 263^1 УК РФ в круг субъектов преступления входят лица, являющиеся работниками транспорта, ответственные за обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В этом случае собственники объекта транспортной инфраструктуры не могли признаваться субъектом преступления. В целях устранения пробела в уголовно-правовом обеспечении транспортной безопасности, по нашему мнению, и был расширен круг ответственных лиц по ст. 263^1 УК РФ, хотя сделано это крайне неудачно.

Субъект транспортного преступления в целом является специальным, обусловлен характером совершаемого деяния. Если оно выражается в нарушении правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена, автомототранспорта (т.е. когда объект преступления нарушается изнутри), ответственности подлежит

[32] См.: *Пикуров Н.И.* Квалификация транспортных преступлений. С. 114.

[33] В официальных источниках опубликован не был.

[34] См.: *Саркисова В.Г.* Уголовно-правовое обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2014. С. 13, 14.

[35] *Коробеев А.И.* Указ. соч. С. 186.

лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения или эксплуатации указанных его видов. Таким образом, речь идет о двух категориях работников транспорта, чья деятельность связана: 1) с организацией безопасности функционирования транспорта; 2) с его движением или эксплуатацией. Определить круг этих лиц можно по ведомственным нормативным актам, закрепляющим функции того или иного работника транспорта.

В ст. 264^1, 264^2 и 264^3 УК РФ также указан специальный субъект, но выделенный уже по другим признакам: в первом случае им названо лицо, управляющее транспортным средством в состоянии опьянения, ранее подвергнутое административному наказанию за аналогичное деяние или за невыполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения; во втором случае – лицо, подвергнутое административному взысканию и лишенное права управления транспортным средством; в третьем случае – лицо, лишенное права управления транспортным средством и подвергнутое административному наказанию или имеющее судимость.

Если деяние нарушает объект преступления извне, то состав преступления предполагает общего субъекта.

* * *

Изложенное позволяет сформулировать несколько выводов.

1. Нарушение транспортной безопасности не является транспортным преступлением, не обладает свойствами, присущими последним, отличается от них объектом, объективной стороной и субъектом преступления.

2. Транспортная безопасность и безопасность транспорта – понятия не синонимичные, не пересекаются между собой.

3. Транспортным преступлениям, исходя из механизма их совершения, имманентно присущи следующие признаки: а) все они нарушают один и тот же видовой объект – безопасность движения или эксплуатации транспорта; б) предметом преступления выступает транспорт как технологическая система или транспортное средство; в) вред объекту преступления причиняется в результате создания внутренней или внешней угрозы безопасности функционирования механического транспортного средства, железных дорог, авиации, флота и метрополитена; г) причиняют указанные в законе преступные последствия; д) совершаются в сфере взаимодействия человека с транспортом: при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта – лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – лицом, не исполняющим указанные функции (например, пешеходом, пассажиром и т.д.).

В совокупности эти признаки характеризуют как все преступления в сфере транспортной безопасности, так и каждое в отдельности, позволяют отграничивать их прежде всего от сходных преступлений (например, в ситуациях, когда транспортное средство используется в качестве орудия совершения преступления) и административных правонарушений, не предусматривающих наступление последствий, указанных в соответствующих статьях Уголовного кодекса РФ.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Архипцев И.Н., Бурлака С.А.* Некоторые аспекты уголовно-правовой охраны транспортной безопасности Российской Федерации // Росс. следователь. 2017. № 2. С. 37.
2. *Бажина М.А.* Правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровизации // Транспортное право. 2023. № 1. С. 6.
3. *Белокобыльский Н.Н.* Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1981. С. 10.
4. *Борисов А.В.* Криминологическая теория транспортной безопасности Российской Федерации. М., 2023. С. 67–79, 125–142.
5. *Буранов Г.К., Горшенин А.А.* Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена // Транспортное право. 2018. № 4. С. 18.
6. *Зырянов С.М., Кузнецов В.И.* Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал росс. права. 2012. № 12. С. 5.
7. *Козун А.В.* Место нарушения требований в области транспортной безопасности (ст. 263^1 Уголовного кодекса Российской Федерации) в системе норм уголовного законодательства и вопросы совершенствования состава преступления // Росс. следователь. 2016. № 11. С. 32.
8. *Комаров В.В.* Повышение эффективности предупреждения и пресечения актов незаконного вмешательства на объектах воздушного транспорта // Библиотека криминалиста. 2013. № 4. С. 208.
9. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации для работников прокуратуры (постатейный) / отв. ред. В.В. Малиновский; науч. ред. А.И. Чучаев. М., 2015. С. 861.
10. *Коробеев А.И.* Транспортные преступления и транспортная преступность. М., 2015. С. 176–178, 186.
11. *Кузнецов М.П.* Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Росс. юрид. журнал. 2012. № 6. С. 20, 34.

12. *Медведев Е.В.* Уголовно-правовое обеспечение транспортной безопасности (вопросы теории, законодательного регулирования и практики). Ульяновск, 2018.

13. *Пикуров Н.И.* Квалификация транспортных преступлений. М., 2011. С. 106, 114.

14. *Пикуров Н.И.* Новое в уголовно-правовой охране транспортной безопасности // Уголовное право. 2014. № 3. С. 56.

15. *Пикуров Н.И.* Основные тенденции развития законодательства об ответственности за транспортные преступления // Законы России: опыт, анализ, практика. 2023. № 4. С. 87.

16. *Рязанов Н.С.* Акты незаконного вмешательства как основная угроза транспортной безопасности Российской Федерации // Вестник Омской юрид. академии. 2017. № 1. С. 54.

17. *Саркисова В.Г.* Уголовно-правовое обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2014. С. 13, 14.

18. *Сидакова А.А.* Система норм об обеспечении транспортной безопасности в уголовном законодательстве России и за рубежом // Транспортное право. 2018. № 1. С. 22.

19. *Шабунина А.Н., Горевой Е.Д.* Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Мировой судья. 2011. № 10. С. 5.

20. Энциклопедия уголовного права. СПб., 2014. С. 420–428.

REFERENCES

1. *Arkhiptsev I.N., Burlaka S.A.* Some aspects of criminal law protection of transport safety of the Russian Federation // Russ. the investigator. 2017. No. 2. P. 37 (in Russ.).

2. *Bazhina M.A.* Legal provision of transport security in the context of digitalization // Transport Law. 2023. No. 1. P. 6 (in Russ.).

3. *Belokobylsky N.N.* Criminal liability for violation of traffic safety rules and operation of railway transport: dis. ... PhD in Law. M., 1981. P. 10 (in Russ.).

4. *Borisov A.V.* Criminological theory of transport security of the Russian Federation. M., 2023. Pp. 67–79, 125–142 (in Russ.).

5. *Buranov G.K., Gorshenin A.A.* Violation of traffic safety rules and operation of railway, air, sea and inland waterway transport and metro // Transport Law. 2018. No. 4. P. 18 (in Russ.).

6. *Zyryanov S.M., Kuznetsov V.I.* Transport safety and the system of subjects of its prevention // Journal of Russ. law. 2012. No. 12. P. 5 (in Russ.).

7. *Kozun A.V.* The place of violation of requirements in the field of transport security (Article 263^1 of the Criminal Code of the Russian Federation) in the system of norms of criminal legislation and issues of improvement of the corpus delicti // Russ. the investigator. 2016. No. 11. P. 32 (in Russ.).

8. *Komarov V.V.* Improving the effectiveness of preventing and suppressing acts of illegal interference at air transport facilities // Library of Criminalist. 2013. No. 4. P. 208 (in Russ.).

9. Commentary on the Criminal Code of the Russian Federation for prosecutors (official) / res. ed. V.V. Malinovsky; scientific ed. A.I. Chuchaev. M., 2015. P. 861 (in Russ.).

10. *Korobeev A.I.* Transport crimes and transport crime. M., 2015. Pp. 176–178, 186 (in Russ.).

11. *Kuznetsov M.P.* Criminal liability for failure to comply with transport safety requirements // Russ. legal journal. 2012. No. 6. Pp. 20, 34 (in Russ.).

12. *Medvedev E.V.* Criminal law provision of transport security (issues of theory, legislative regulation and practice). Ulyanovsk, 2018 (in Russ.).

13. *Pikurov N.I.* Qualification of transport crimes. M., 2011. Pp. 106, 114 (in Russ.).

14. *Pikurov N.I.* New in criminal law protection of transport security // Criminal Law. 2014. No. 3. P. 56 (in Russ.).

15. *Pikurov N.I.* Main trends in the development of legislation on liability for transport crimes // Laws of Russia: experience, analysis, practice. 2023. No. 4. P. 87 (in Russ.).

16. *Ryazanov N.S.* Acts of unlawful interference as the main threat to the transport security of the Russian Federation // Herald of the Omsk Law Academy. 2017. No. 1. P. 54 (in Russ.).

17. *Sarkisova V.G.* Criminal law security of transport infrastructure facilities: abstract ... PhD in Law. Krasnodar, 2014. Pp. 13, 14 (in Russ.).

18. *Sidakova A.A.* The system of norms on ensuring transport security in the criminal legislation of Russia and abroad // Transport Law. 2018. No. 1. P. 22 (in Russ.).

19. *Shabunina A.N., Gorevoy E.D.* Criminal liability for failure to comply with transport security requirements // Justice of the peace. 2011. No. 10. P. 5 (in Russ.).

20. Encyclopedia of Criminal Law. SPb., 2014. Pp. 420–428 (in Russ.).

Сведения об авторе

ЧУЧАЕВ Александр Иванович –
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный деятель науки РФ,
заведующий сектором уголовного права,
уголовного процесса и криминологии
Института государства и права
Российской академии наук;
119019 г. Москва, ул. Знаменка, д. 10

Authors' information

CHUCHAEV Aleksandr I. –
Doctor of Law, Professor,
Honored Scientist of the Russian Federation,
Head of the Sector of Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminology,
Institute of State and Law
of the Russian Academy of Sciences;
10 Znamenka str., 119019 Moscow, Russia