

## РЕЦЕНЗИИ

А. И. Коробеев\*,  
А. И. Чучаев\*\*

### Транспортные преступления: проект новый — недостатки старые

***Аннотация.** В статье дается критический анализ научного проекта главы о транспортных преступлениях, представленного авторским коллективом — кандидатами юридических наук, доцентами Саратовской государственной юридической академии Р. О. Долотовым, Е. В. Кобзевой, К. М. Хутовым под руководством и с участием доктора юридических наук, профессора этой же академии Н. А. Лопашенко — в рамках государственного задания (Уголовный кодекс Российской Федерации (научный проект) / под ред. Н. А. Лопашенко. М. : Юрлитинформ, 2019. 320 с. Автор главы — Р. О. Долотов). Подробно рассмотрены проблемы системы норм об указанных деяниях, критерии отнесения преступлений к числу транспортных, исследована законодательная техника предлагаемых норм, показаны их существенные недостатки, высказана общая оценка доктринальной разработки рассматриваемой темы.*

***Ключевые слова:** Уголовный кодекс, транспортные преступления, система норм, проект, прогностические функции, законодательная техника, системность, унификация, пенализация.*

**DOI: 10.17803/1994-1471.2019.107.10.172-189**

#### Предварительные замечания

Термин «проект» (от лат. projectus — брошенный вперед, выступающий, выдающийся вперед), как известно, полисемантический, имеет несколько значений. Под ним, в частности, понимается: 1) замысел, план, прототип какого-либо объекта; 2) комплект документации, предназначенный для создания определенного

объекта (сооружения или изделия), его эксплуатации, ремонта и ликвидации, а также для проверки или воспроизведения промежуточных и конечных решений, на основе которых был разработан данный объект; 3) программа, план действия, комплекс работ, подлежащих воплощению; 4) предварительный текст какого-либо документа. Но независимо от того, в каком значении он употребляется, характеризует нечто

---

© Коробеев А. И., Чучаев А. И., 2019

\* Коробеев Александр Иванович, доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой уголовного права и криминологии Дальневосточного федерального университета, заслуженный деятель науки РФ akorobeev@rambler.ru

690091, Россия, г. Владивосток, ул. Суханова, д. 8

\*\* Чучаев Александр Иванович, доктор юридических наук, профессор Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

toksha1@rambler.ru

125993, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9

новое; некоторые даже утверждают, что проект имеет инновационный замысел, приводит к созданию уникального продукта.

Авторским коллективом: кандидатами юридических наук, доцентами Саратовской государственной юридической академии Р. О. Долотовым, Е. В. Кобзевой, К. М. Хутовым под руководством и с участием доктора юридических наук, профессора этой же академии Н. А. Лопашенко в рамках государственного задания разработан научный проект Уголовного кодекса РФ<sup>1</sup>. Глава 37, названная «Преступления против транспортной безопасности», подготовлена Р. О. Долотовым.

Насколько он отвечает требованиям, предъявляемым к проектам законодательных актов? К сожалению, пояснительные записки разработчиками проекта даны только к главам Общей части УК РФ, поэтому исходные позиции авторов, в том числе и указанной главы, не нашли отражения в публикации, что, разумеется, в некоторой степени усложняет анализ и оценку системы норм, предусматривающих транспортные преступления.

Однако в любом случае разработчики проекта в своих научно-практических изысканиях должны были исходить из положений уголовно-правовой политики, точнее — из требований той ее части, которая именуется теорией криминализации и пенализации общественно опасных деяний. Между тем известно, что криминализация транспортных преступлений может быть признана научно обоснованной лишь при учете совокупности целого ряда факторов, важнейшими из которых являются: определенная степень общественной опасности деяний; их относительная распространенность и типичность; неблагоприятная динамика транспортных правонарушений; возможность воздействия на них уголовно-правовыми средствами, невозможность успешной борьбы менее репрессивными мерами; отсутствие негативных побочных

последствий запрета; наличие материальных ресурсов для его реализации; определенный уровень общественного правосознания и психологии населения<sup>2</sup>. Все ли из названных оснований были всесторонне и полно учтены авторами проекта УК в процессе предлагаемой ими криминализации рассматриваемых деяний? Думается, что нет.

### **Система норм о транспортных преступлениях: некритическое заимствование**

В основу формирования указанной группы норм, на наш взгляд, положен подход, который был реализован в УК РФ на момент его принятия (1996 г.). Глава 27 УК РФ охватывала следующие составы преступлений: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263); нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264); оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265); недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266); приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267); нарушение правил, обеспечивающих работу транспорта (ст. 268); нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269); неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270); нарушение правил международных полетов (ст. 271). На протяжении всего времени действия Уголовного кодекса РФ законодателем вносились изменения, в целом увеличивавшие число норм о транспортных преступлениях. В частности, УК РФ был дополнен: 1) в 2010 г. — статьей 263.1 «Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транс-

---

<sup>1</sup> См.: Уголовный кодекс Российской Федерации (научный проект) / под ред. Н. А. Лопашенко. М.: Юрлитинформ, 2019. 320 с.

<sup>2</sup> См.: Коробеев А. И. Транспортные преступления: в поисках оптимальной модели // Юридический факультет Кубанского государственного университета: 60 лет служения науке и практике. Краснодар, 2018. С. 581.

портных средствах»; 2) в 2011 г. — статьей 271.1 «Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации»; 3) в 2014 г. — статьей 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»; 4) в 2017 г. — статьей 267.1 «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств».

В то же время ряд статей гл. 27 были исключены из УК РФ: в 2003 г. — статья 265<sup>3</sup>; 2018 г. — статья 269. Деяния либо были декриминализованы, либо нормы о них перенесены в другую главу Уголовного кодекса РФ.

Таким образом, в настоящее время гл. 27 УК РФ объединяет 11 статей.

В проекте указанной главы УК РФ представлено 10 статей, автор не включил в нее нормы, предусмотренные ст. 264.1, 267.1. Но при этом посчитал возможным сохранить в ее составе норму, предусмотренную в ст. 269<sup>4</sup>. Нормы представлены в той же последовательности, что и в УК РФ.

По сути, при формировании группы транспортных преступлений, на наш взгляд, имеют место те же недостатки, что характерны и для действующего УК РФ.

В теории уголовного права нет единой позиции относительно совокупности деяний, признаваемых транспортными преступлениями. Тем не менее есть преступления, которые с бесспорной очевидностью имеют иную социальную направ-

ленность, нарушают не безопасность движения и (или) эксплуатации транспорта, а иные общественные отношения. В первую очередь к ним относятся преступления, предусмотренные ст. 270, 271 и 271.1 УК РФ (ст. 248—250 проекта). Они не отвечают признакам транспортного преступления, к числу которых относятся:

- 1) объект преступления — безопасность движения и (или) эксплуатации транспорта;
- 2) предмет преступления — транспорт как технологическая система или транспортное средство;
- 3) вред объекту преступления причиняется в результате создания внутренней или внешней угрозы безопасности функционирования механического транспортного средства, железных дорог, флота и метрополитена;
- 4) совершается в сфере взаимодействия человека с транспортом: при создании внутренней угрозы его безопасности — лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безаварийную работу транспорта; при создании внешней угрозы — лицом, не исполняющим указанные функции (например, пешеходом, пассажиром и т.д.).

В статье 271 УК РФ описан специальный состав незаконного пересечения Государственной границы РФ (ст. 322 УК РФ), поскольку имеет место особый способ ее нарушения — воздушный путь и специальный исполнитель престу-

<sup>3</sup> Судьба этой статьи своеобразна. Конституционный Суд РФ признал содержащуюся в ней уголовно-правовую норму соответствующей Конституции РФ (Российская газета. 2001. 15 июня) (см. об этом подробно: Чучаев А. И. Статья 265 УК РФ признана конституционной // Законность. 2001. № 9). Автор тогда пришел к выводу о том, что «выделение в Уголовном кодексе рассматриваемого преступления в качестве самостоятельного, наряду с общим составом оставления в опасности (ст. 125 УК РФ), и помещение ее в главу о преступлениях, посягающих на безопасность движения или эксплуатации транспорта, вызывает сомнения, порождает искусственные проблемы при квалификации действий виновных и отграничения их от смежных деяний». Да и практически все судьи Конституционного Суда при рассмотрении данного дела «неоднократно отмечали те или иные существенные недостатки, неточность, неконкретность, неясность, несовершенство, упречность, дефектность и неопределенность положений ст. 265 УК». Стоит ли удивляться после этого, что законодатель счел за благо изъять в 2003 г. из УК РФ эту «вполне соответствующую» Конституции РФ норму (см.: Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 150—152).

<sup>4</sup> Рассматриваемая работа была подписана в печать 9 января 2019 г., т.е. к этому времени ст. 269 уже была исключена из УК РФ. Следовательно, в отличие от законодателя, автор признает указанное деяние транспортным преступлением.

пления — лицо, ответственное за соблюдение международных правил полетов (командир корабля, например). Нарушение правил международных полетов фактически посягает на порядок управления. Дополнительное доказательство этому — конструкция состава преступления, не предусматривающая преступных последствий, характерных для всех транспортных деяний. Для системы рассматриваемых преступлений эта норма является излишней. Статья 263 УК РФ, по существу, охватывает все случаи нарушения правил безопасности движения и (или) эксплуатации воздушного, железнодорожного, водного транспорта и метрополитена. На практике это приводит к искусственным затруднениям в разграничении указанных составов между собой.

Нельзя признать обоснованным включение в анализируемую группу деяний нормы об ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие. Она не содержит ни одного признака, характеризующего транспортное преступление. Более того, для наличия состава преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, не обязательно даже, чтобы люди, терпящие бедствие, оказались на море или ином водном пути в результате транспортного происшествия.

При неоказании капитаном судна помощи имеет место частный случай оставления в опасности. При его совершении терпит урон не безопасность функционирования транспорта (в законе прямо сказано, что если помощь может быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров),

а жизнь и здоровье человека, который лишен возможности принять меры к самосохранению. Позиция УК РСФСР 1960 г. в этом случае была предпочтительнее; это преступление относилось к посягательствам против личности.

Согласно ч. 1 ст. 263.1 УК РФ преступным признается «неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба». Объектом преступления в этом случае выступает транспортная безопасность — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Под последними понимаются противоправные действия (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающие безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшие за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

Постановлением Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» выделяются три уровня безопасности (1—3)<sup>5</sup>.

Сущность объекта преступления<sup>6</sup>, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, характеристика уровней безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств убедительно свидетельствуют об иной правовой при-

<sup>5</sup> СЗ РФ. 2008. № 50. Ст. 5964.

<sup>6</sup> Некоторые авторы полагают, что объектом рассматриваемого преступления выступает безопасность движения и эксплуатации транспортного средства, объектов транспортной инфраструктуры (путей сообщения, систем связи, аэропорты, железнодорожные вокзалы и станции, морские и речные вокзалы, станции метрополитена) (см.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации : в 4 т. / отв. ред. В. М. Лебедев. М., 2015. Т. 3. С. 304). Это утверждение не согласуется с характеристикой объективной стороны состава преступления, предусматривающего неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, а не нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта. В. Н. Винокуров обоснованно пишет: «...преступление, предусмотренное ст. 263.1 УК РФ, посягает не на безопасность... движения, а исходя из анализа положений Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ “О транспортной безопасности” на общую безопасность, и эта норма должна располагаться в ст. 271.1 УК РФ» (Винокуров В. Н. Предмет отношений как видовой объект преступления и способы его установления // Современное право. 2018. № 3. С. 89).

роде и социальной направленности деяния по сравнению с преступлениями, интегрированными в гл. 27 УК РФ. В связи с этим представляется сомнительным признание данного преступления транспортным и определение его места в системе Особенной части УК РФ. Единственным извинительным мотивом, оправдывающим в наших глазах законодателя, можно считать его стремление путем установления рассматриваемого запрета устранить пробел в уголовной наказуемости целого ряда весьма опасных правонарушений. Однако с точки зрения законодательской техники восполнить указанный пробел можно и нужно было другим способом<sup>7</sup>.

Статья 271.1 УК РФ предусматривает ответственность за «использование воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека». Таким образом, под уголовно-правовую охрану поставлен порядок

использования воздушного пространства России<sup>8</sup>, следовательно, место этой нормы в главе о преступлениях против порядка управления. С этим не согласен Г. К. Буранов. Он полагает, что преступление, предусмотренное ст. 271.1 УК РФ, посягает на отношения «по обеспечению состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (транспортная безопасность) в части обеспечения безопасного функционирования воздушного транспорта при использовании воздушного транспорта»<sup>9</sup>.

Во-первых, автор подменяет сущность объекта преступления общественными отношениями, обеспечивающими его существование. Во-вторых, в ст. 271.1 УК РФ транспортная инфраструктура и транспортные средства вообще не упоминаются, а воздушное пространство к первому не относится<sup>10</sup>.

Г. К. Буранов утверждает, что в том виде, в котором посягательство представлено в УК РФ, оно не может быть «прописано» в другом месте, кроме как в гл. 27. Полемицируя с учеными,

---

По этому вопросу также см.: Корзун 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 // Российский следователь. 2016. № 11. С. 31; Пикуров Н. Новое в уголовно-правовой охране транспортной безопасности // Уголовное право. 2014. № 3. С. 56.

<sup>7</sup> Подробнее об этом см.: Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. М., 2015. С. 176—188.

<sup>8</sup> Некорректным представляется определение объекта рассматриваемого преступления как общественных отношений «в сфере безопасного использования воздушного транспорта» (Уголовное право России. Части Общая и Особенная / под ред. А. В. Бриллиантова. М., 2015. С. 571). В этом случае указывается область общественных отношений, а не те из них, которые подвергаются воздействию.

<sup>9</sup> Буранов Г. К. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации как предусмотренный уголовным законом вид транспортного преступления // Транспортное право. 2018. № 3. С. 15.

<sup>10</sup> Объекты транспортной инфраструктуры — технологический комплекс, включающий в себя:

- а) железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции;
- б) объекты инфраструктуры внеуличного транспорта, определяемые Правительством РФ;
- в) тоннели, эстакады, мосты;
- г) морские терминалы, акватории морских портов;
- д) порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений, выдаваемых в порядке, устанавливаемом Правительством РФ по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом

считающими иначе, в частности с авторами этих строк, он полагает, что они исходят от особенностей общественно опасного деяния, оставляя при этом без внимания его последствия и особенности легальных понятий в воздушной сфере.

В статье 271.1 УК РФ в качестве последствий преступления указано причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью или смерти человека. Они, пожалуй, наиболее часто встречаются в характеристике ряда преступлений, суть которых выражается в нарушении каких-либо правил безопасности, при этом не обязательно в сфере функционирования транспорта, в том числе и воздушного (например, нарушение требований охраны труда — ст. 143 УК РФ; нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах — ст. 217 УК РФ и др.). Да и вообще невозможно себе представить, чтобы последствие преступления выступало критерием определения места деяния в системе Особенной части УК РФ.

По особенностям легальных понятий, о которых говорит Г. К. Буранов, обосновывая свою позицию, также нельзя определить социальную направленность деяния, объект преступления, исходя из которых в УК РФ интегрированы соответствующие нормы в разделы и главы. В частности, использование воздушного пространства, упоминаемое им, во-первых, характеризует деяние (т.е. признак объективной стороны, определение по нему сущности преступления критикуется автором). Во-вторых, его легальная дефиниция, содержащаяся в ст. 2 Федеральных правил использования воздушного простран-

ства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 (в ред. от 13 июня 2018 г.)<sup>11</sup>, сводится к следующему: использование воздушного пространства — деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений; деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость; проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения. Нетрудно заметить, что данное определение не содержит в себе ни одного признака, характеризующего транспортное преступление.

В качестве последнего довода Г. К. Буранов ссылается на то, что ст. 263 и 271.1 УК РФ предусмотрены соответственно общая и специальная нормы, так как в первой из них содержится оговорка: «за исключением случаев, предусмотренных статьей 271.1... Кодекса». По нашему мнению, эти нормы не находятся в указанной связи, однако если даже допустить, что это так, то и тогда из сказанного не вытекают единая социальная направленность действий и единый объект преступления. В УК РФ можно найти десяток подтверждений этому. Например, в ст. 105, 277, 295 и 317 УК РФ сформулированы общая и специальные нормы, однако исходя из сущности предусмотренных ими деяний все они указаны в разных главах Особенной части УК РФ.

---

исполнительной власти в области обеспечения безопасности РФ, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, судоходные гидротехнические сооружения;

е) расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения;

ж) аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств;

з) участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством РФ (п. 5 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837).

<sup>11</sup> СЗ РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

Надо иметь в виду, что место нормы в системе Особенной части УК РФ — вопрос не только и не столько законодательной техники, сколько сущностный, имеющий значение по крайней мере для двух моментов: во-первых, определения правовой природы преступления; во-вторых, его соотношения с другими преступлениями.

Как уже говорилось, в проекте УК РФ нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ, ст. 247 проекта) предлагается сохранить в числе транспортных преступлений.

Включение нормы об этом деянии в круг рассматриваемых преступлений в литературе оценивается по-разному. Например, В. И. Жулев писал, что отнесение ст. 269 к гл. 27 УК РФ «условно настолько, насколько условно приравнение трубопроводов к традиционным видам транспорта»<sup>12</sup>. И. Н. Кремнев по УК РСФСР 1960 г. относил указанное преступление к посягательствам против основ хозяйственной мощи страны<sup>13</sup>. А. Н. Макеев полагает, что в случае нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов корректнее вести речь о посягательствах на техногенную безопасность, и предлагает в связи с этим сформировать новую гл. 24.1 УК РФ с аналогичным названием<sup>14</sup>. Л. Л. Кругликов считает, что ст. 269 УК РФ содержала специальную норму по отношению к норме, закрепленной в ст. 216 УК РФ, последняя же является специальной по отношению к норме, закрепленной в ст. 143 УК РФ<sup>15</sup>.

Федеральным законом от 23 апреля 2018 г. статья 269, предусматривавшая уголовную ответственность за нарушение правил безопасно-

сти при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов, исключена из УК РФ.

Как видим, потребовалось 22 года, чтобы ряду отечественных криминалистов удалось «достучаться» до законодателя и убедить его в необходимости исправления очевидной ошибки — отнесения явно не транспортного преступления к категории таковых. Тем удивительнее было обнаружить в главе о транспортных преступлениях проекта нового УК РФ «ветхозаветную» норму, забракованную самим (отнюдь не толерантным) российским законодателем.

В пояснительной записке к проекту федерального закона об исключении ст. 269 из УК РФ, внесенному Правительством РФ, обращено внимание на необходимость повышения уровня соблюдения требований промышленной безопасности путем совершенствования правового механизма привлечения к уголовной ответственности лиц, виновных в нарушениях соответствующих требований, приведших к авариям. «...В связи с незначительным числом лиц, осужденных по статье 269 Уголовного кодекса Российской Федерации»<sup>16</sup>, относительно числа лиц, осужденных по статьям 216—217 Уголовного кодекса Российской Федерации, целесообразно унифицировать составы преступлений, различающиеся по предмету, но аналогичные по объекту преступного посягательства... и установить единые условия наступления ответственности за их совершение»<sup>17</sup>.

В настоящее время нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов в связи с изменением редакции ст. 217 УК РФ подпадают под ее признаки<sup>18</sup>.

<sup>12</sup> Жулев В. И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. М., 2001. С. 31.

<sup>13</sup> См.: Кремнев И. Н. Уголовно-правовая охрана нормальной деятельности магистрального трубопроводного транспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Томск, 1985. С. 12.

<sup>14</sup> См.: Макеев А. Н. Преступления, посягающие на общественные отношения в сфере техногенной безопасности, и их предупреждение : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2013. С. 8.

<sup>15</sup> См.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: постатейный. М., 2005. С. 423.

<sup>16</sup> За 2013—2015 гг. по данной статье осуждено 4 чел. (по 2 чел. по ч. 1 и 2 ст. 269 УК РФ).

<sup>17</sup> СПС «КонсультантПлюс».

<sup>18</sup> См. об этом подробно: Коробеев А. И., Чучаев А. И. Транспортные преступления: новые шаги законодателя и Конституционного Суда РФ // Уголовное право. 2018. № 4.

К сожалению, предложенная разработчиками проекта нового УК РФ система норм об ответственности за транспортные преступления оказалась несвободной и от другого серьезного дефекта. Она охватывает далеко не все преступления, действительно посягающие на безопасность функционирования транспорта. Речь идет прежде всего о таких классических транспортных преступлениях, как неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166 УК РФ), угон, а равно захват воздушного или водного судна либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК РФ), отнесенных к посягательствам на другие объекты. Подход законодателя к оценке этих преступлений выглядит крайне нелогично из-за того, что одна из упомянутых норм оказалась в УК РФ в главе о преступлениях против собственности (ст. 166), а другая — в главе о преступлениях против общественной безопасности (ст. 211). Приведение в этой связи в качестве возможного контраргумента ссылки на то, что по аналогичному пути пошли законодатели Беларуси, Азербайджана, Грузии<sup>19</sup>, вряд ли может быть признано убедительным доводом, ибо очевидные ошибки разработчиков уголовных кодексов других стран мира лучше избегать, а не копировать. Тем более что в законодательстве ряда других государств (например, Украины<sup>20</sup>, Латвийской Республики<sup>21</sup>) есть примеры противоположного свойства. В самом деле: если угон автомобиля российский законодатель отнес к преступлениям против собственности, то почему он не поступил точно так же с угоном воздушных и прочих судов: разве угон самолета или морского судна причиняет интересам собственности вред меньший, чем угон автомобиля или мотоцикла? И наоборот: если угон воздуш-

ных, морских, речных судов, железнодорожного подвижного состава расценен законодателем как посягательство на общественную безопасность, то что мешало ему оценить таким же образом и угон иных механических транспортных средств? Неправомерное завладение городским скоростным трамваем может таить в себе гораздо большую угрозу общественной безопасности, нежели угон железнодорожной дрезины.

По меткому замечанию В. Н. Бурлакова, включив в постановление от 9 декабря 2008 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» ст. 166 УК РФ, Пленум Верховный Суд РФ, видимо, послал законодателю сигнал о том, что тот неправильно определил место данной статьи в структуре Особенной части УК РФ: эта статья должна находиться в гл. 27, а не в гл. 21 УК РФ о преступлениях против собственности. Такая мысль возникает потому, что Пленум Верховного Суда фактически приравнял предмет преступления по ст. 166 УК РФ к предмету преступления по ст. 264 УК РФ<sup>22</sup>.

С некоторой долей условности к числу транспортных можно было бы отнести и пиратство (ст. 227 УК РФ). Во всяком случае, в литературе уже высказаны соображения как «за», так и «против» такого решения<sup>23</sup>.

В проекте УК РФ глава 37 названа «Преступления против транспортной безопасности», что, по сути, искажает социальную суть интегрируемых в ней преступлений. В период разработки действующего Уголовного кодекса предлагались разные наименования гл. 27. В частности, одним из авторов настоящей рецензии в минюстовском проекте УК РФ 1993 г. соответству-

<sup>19</sup> См.: Уголовный кодекс Республики Беларусь. СПб., 2001 ; Уголовный кодекс Азербайджанской Республики. СПб., 2001 ; Уголовный кодекс Грузии. СПб., 2002.

<sup>20</sup> Уголовный кодекс Украины. Харьков, 2013.

<sup>21</sup> Уголовный закон Латвийской Республики. СПб., 2001.

<sup>22</sup> См.: Бурлаков В. Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений // Правоведение. 2009. № 1. С. 126.

<sup>23</sup> См.: Князева Н. А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика и вопросы предупреждения. М., 2012. С. 27—37 ; Тодоров А. А. Уголовно-правовая характеристика пиратства по российскому и зарубежному законодательству : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012. С. 16—17.

ющая глава была предложена под названием «Транспортные преступления»<sup>24</sup>.

Вместе с тем в уголовно-правовой доктрине было высказано и сомнение в целесообразности широкого использования этого термина по тем соображениям, что, будучи не совсем точным, он может породить «неправильное представление о том, что деятельности транспорта органически присущи какие-то преступления»<sup>25</sup>. Термин «транспортные преступления» (во всяком случае, для обозначения им соответствующей главы УК РФ) в настоящее время не признает удачным И. М. Тяжкова<sup>26</sup>. Предлагается поэтому в качестве эквивалента понятия «транспортные преступления» использовать иные выражения: «преступления, нарушающие правильную работу транспорта», «преступления, нарушающие нормальную деятельность транспорта». Думается, что эти опасения лишены каких бы то ни было оснований. В противном случае пришлось бы поставить под сомнение правомерность упоминания в законодательстве и употребления в научном лексиконе понятий «экономические», «экологические», «компьютерные» преступления. К тому же предложенные эквиваленты чересчур громоздки, а главное — не точны, ибо транспортные преступления посягают не на правильную работу транспорта или нормальную его деятельность, а на иные общественные отношения.

«Транспортная безопасность» и «безопасность транспорта» («безопасность движения или эксплуатации транспорта») — не синонимичные понятия. В этом несложно убедиться, обратившись к их легальным определениям. Под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (противо-

правного действия (бездействия), в том числе террористического акта, угрожающего безопасной деятельности транспортного комплекса)<sup>27</sup>. Безопасность транспорта характеризует его интегративное свойство. Например, безопасность дорожного движения в ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 27 декабря 2018 г.) «О безопасности дорожного движения»<sup>28</sup> определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Дорожно-транспортное происшествие — это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Другими словами, транспортная безопасность означает безопасность самого транспорта и его инфраструктуры от незаконного вмешательства извне; безопасность транспорта — такое состояние функционирования транспорта, которое обеспечивает неприкосновенность жизни и здоровья, целостность, сохранность материальных ценностей, окружающей среды, транспортных средств и коммуникаций. Нормы гл. 27 УК РФ призваны обеспечивать именно безаварийную работу транспорта.

При подготовке законодательного акта наука выполняет в том числе и прогностическую функцию; в противном случае это будет документ «вчерашнего дня». К сожалению, это обстоятельство не нашло отражения в нормах о транспортных преступлениях. Так, в последнее время и за рубежом, и у нас активно развиваются автономные (беспилотные) транспортные средства (БТС)<sup>29</sup>. Обеспечение безопасности их

<sup>24</sup> См.: Преступление и наказание. Комментарий к проекту Уголовного кодекса России. М., 1993. С. 222—239.

<sup>25</sup> Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957. С. 23.

<sup>26</sup> См.: Курс уголовного права : в 5 т. М., 2002. Т. 4 : Особенная часть. С. 572.

<sup>27</sup> Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (в ред. от 3 августа 2018 г.) «О транспортной безопасности». П. 1 ст. 1 // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

<sup>28</sup> СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

По сути, аналогичным образом это понятие раскрывается, например, в ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ (в ред. от 3 августа 2018 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 169).

функционирования средствами уголовного права требует разработки самостоятельных норм УК РФ, однако указанные средства в проекте никак не представлены.

Казалось бы, это проблема еще не сегодняшнего дня. Но она уже «стучится в дверь». А доктринальная модель УК не апеллирует к сиюминутной действительности, она адресована пусть и в недалекое, но будущее. Так почему бы эту назревающую на глазах проблему не попытаться решить в предлагаемом проекте УК?

### **Законодательная техника: повторение имеющихся и появление новых неточностей**

На протяжении всего времени действия УК РФ нормы гл. 27 в литературе подвергались обоснованной критике. Обращалось внимание на ряд обстоятельств: неполное и неточное отражение в статьях признаков состава преступления (в частности, предмета и объективной стороны преступления), включение в одну статью разных составов преступлений (ст. 263 и 266 УК РФ), непоследовательность дифференциации ответственности, некорректность определения состояния опьянения и т.д.<sup>29</sup> Несмотря на это, в проекте гл. 37 УК РФ практически без изменений воспроизведены действующие редакции норм. Изменения коснулись лишь одного обстоятельства: в проекте ст. 241—246 не указан особо квалифицирующий признак «деяние... повлекшее причинение смерти двум и более лицам», имеющийся в ст. 263, 263.1, 264, 266, 267, 268 УК РФ. На наш взгляд, решение законодателя,

основанное на специфике функционирования транспорта, предпочтительнее, оно учитывает фактически возможные последствия нарушения правил его движения или эксплуатации. Наказуемость указанных деяний по проекту ограничивается причинением преступлением смерти одному человеку.

Конструирование норм об ответственности за транспортные преступления должно базироваться на принципах единообразного и унифицированного формулирования диспозиций и санкций этих норм. Указанные элементы должны быть согласованы между собой в рамках не только отдельных статей, но и всей системы в целом. Такая согласованность достижима лишь при условии отказа от использования в качестве ведущего криминализационного критерия различных видов транспортных средств. Мы не видим никаких препятствий (ни технических, ни принципиальных) для криминализации законодателем в рамках единого состава посягательств на безопасное функционирование всех видов механических транспортных средств. Опыт решения этого вопроса законодателями Болгарии, Венгрии, Польши, Китая, Вьетнама может служить дополнительным аргументом в пользу высказанного предложения. Тенденция к внесению в уголовные кодексы обобщающих составов преступлений, совершаемых одновременно на разных видах транспорта, наметилась и в законодательстве других стран. Получила эта идея поддержку и в отечественной уголовно-правовой доктрине<sup>31</sup>.

Вряд ли можно найти веские аргументы, объясняющие необходимость объединения в

---

<sup>29</sup> См. об этом подробно: Финансист. 2018. № 1 (весь выпуск посвящен так называемым самоуправляемым автомобилям).

<sup>30</sup> Подробно об этом см.: *Иванова В. В.* Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2000; *Исаев Н. И.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2011; *Пикуров Н. И.* Квалификация транспортных преступлений. М., 2011; *Токманцев Д. В.* Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Красноярск, 2012; *Тяжкова И. М.* Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002.

<sup>31</sup> См.: *Нерсесян В. А.* Неосторожные преступления (уголовная ответственность и наказуемость). М., 1990. С. 33; *Шелудяков А. А.* Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с преступлениями против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. С. 6.

одной норме ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта, метрополитена и невозможность включения в нее ответственности за аналогичные нарушения на других видах механического транспорта. Связь между железнодорожным и морским транспортом уловить столь же непросто, как и между транспортом воздушным и автомобильным. Не поддается также логическому обоснованию и недопустимость выделения из ст. 263 УК РФ отдельных составов преступлений в зависимости от видов транспорта. На наш взгляд, ничем, кроме исторических традиций, нельзя объяснить существование в действующем уголовном законодательстве двух норм, одна из которых предусматривает ответственность за посягательства на безопасность функционирования железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта и метрополитена, другая — за посягательства на безопасность функционирования всех иных видов механического транспорта.

В процессе совершенствования норм о транспортных преступлениях рассмотренные выше законодательные решения можно было бы скорректировать путем объединения указанных норм в одну.

Коротко охарактеризуем каждую из статей проекта гл. 37, выделив основные недостатки их редакции.

1) *статья 241*: по-прежнему предлагается сохранить в одной норме уголовно-правовой запрет двух близких, но тем не менее самостоятельных деяний: во-первых, нарушения правил функционирования указанных в законе видов транспорта и, во-вторых, отказа лица, обязанного соблюдать данные правила, исполнять свои трудовые обязанности в случае, когда такой отказ запрещен законом.

При описании первого деяния, как и в ст. 263 УК РФ, использован соединительный союз «и»<sup>32</sup>. Грамматическое толкование говорит об ответ-

ственности в этом случае при нарушении правил обеих групп — правил безопасности движения и правил безопасности эксплуатации транспорта. По нашим данным, только треть всех рассматриваемых преступлений совершается таким образом, половина же из них является результатом нарушения только правил безопасности движения; остальные — правил безопасности эксплуатации. В связи с этим в литературе обоснованно предлагалось уточнить редакцию ст. 263 УК РФ: вместо соединительного союза «и» указать двойной союз «и (или)», что будет точно отражать криминологическую характеристику преступления.

Системный (а не только технико-юридической) ошибкой следует признать невключение авторами проекта ст. 241 УК такого квалифицирующего признака, как «состояние опьянения». В то же время нашими исследователями (и не только ими) установлено, что состояние опьянения играет известную криминогенную роль при управлении всеми видами транспортных средств. Нелогичным поэтому выглядит усиление пенализации автотранспортных преступлений за счет использования в ст. 243 упомянутого признака и полное его игнорирование в ст. 241 проекта УК. Кстати, о недопустимости следования такого рода «двойным стандартам» догадался и сам законодатель, который Федеральным законом от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ внес в ст. 263 УК РФ поправки, предусматривающие усиление уголовной ответственности при совершении этой разновидности транспортных преступлений «лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения»;

2) *статья 242*: относясь к запрещенному ею деянию как к типичному примеру так называемой избыточной криминализации (с некоторыми высказанными ранее оговорками), положительно отметим тот момент, что авторы проекта подкорректировали действующий уголовный закон и не включили в свою модель доселе невиданный в отечественной нормотворческой практике уголовно-правовой феномен:

<sup>32</sup> Аналогичным образом было отражено деяние и в ст. 85 УК РСФСР 1960 г. На эту некорректность обращалось внимание в литературе (см., например: Чучаев А. Объективная сторона преступления, посягающего на безопасность работы флота // Социалистическая законность. 1982. № 5).

соучастие в неосторожном преступлении. Между тем в ч. 3 и 4 ст. 263.1 УК РФ по-прежнему «красуется» в качестве вопиющего нонсенса указание на возможность совершения неосторожного транспортного преступления (каковым оно является в целом) «группой лиц по предварительному сговору» и «организованный группой»;

3) *статья 243*: указание на правила дорожного движения, с одной стороны, объяснимо: этим в бланкетной диспозиции уголовно-правовой нормы указывается на связь с Правилами дорожного движения<sup>33</sup> как основным нормативным правовым актом, регулирующим функционирование механических транспортных средств. С другой стороны, это порождало и породит проблемы в толковании обстоятельства места совершения преступления. Дело в том, что в указанных Правилах дорога понимается как обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Исходя из этого, дорожно-транспортное происшествие трактуется как событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием (п. 1.2). Следовательно, можно утверждать, что местом совершения рассматриваемого преступления может быть только дорога в определении, данном Правилами дорожного движения.

Пленум Верховного Суда РФ, толкуя указанное обстоятельство, менял позицию несколько раз. В пункте 4 постановления от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транс-

портных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»<sup>34</sup> вначале говорилось: «Действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия... в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ». Таким образом, Пленум ограничил место совершения автотранспортного преступления только дорогой.

Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 24 мая 2016 г. № 22 словосочетание «в результате управления автотранспортным средством вне дороги» исключено из п. 4 указанного постановления<sup>35</sup>. Здесь Пленум расширительно истолковал указанный признак, фактически придав ему иное значение. Другими словами, дав правильную характеристику обстоятельству места совершения преступления, в основе которой лежат здравый смысл и криминологические данные, он, по сути, изменил границы действия уголовно-правовой нормы.

Как и в ст. 264 УК РФ, в проекте анализируемой статьи состояние опьянения использовано в двух свойствах: в качестве квалифицирующего и особо квалифицирующего признака, что не согласуется с теорией дифференциации уголовной ответственности.

Наконец, в примечании 2 к статье дана дефиниция состояния опьянения, которая является некорректной, а в определенной части — не соответствующей Конституции РФ. Это обстоятельство в 2018 г. подтверждено Конституционным Судом РФ<sup>36</sup>;

4) *статья 244*: по-прежнему имеет место расхождение между заголовком статьи и тек-

<sup>33</sup> Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // САПП РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

<sup>34</sup> Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

<sup>35</sup> Бюллетень Верховного Суда РФ. 2016. № 7.

<sup>36</sup> Постановление Конституционного Суда РФ от 25 апреля 2018 г. № 17-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда» // СЗ РФ. 2018. № 19. Ст. 2812.

стом: в названии предмет преступления представлен только транспортным средством, а в тексте применительно к первому преступлению названы также пути сообщения, средства сигнализации или связи, иное транспортное оборудование.

Термин «транспортное оборудование» является слишком узким, охватывает ограниченную совокупность элементов транспорта как системы: вспомогательные механизмы, устройства, приборы и т.д., непосредственно или опосредованно участвующие в обеспечении безопасного функционирования воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена<sup>37</sup>. При таком подходе предлагаемая норма не будет охватывать все составляющие безопасности транспорта (на наш взгляд, более приемлем термин «иные элементы транспортной системы»)<sup>38</sup>.

По сути, разрешение эксплуатировать недоброкачественно отремонтированные элементы транспортной системы, прямо или косвенно обеспечивающие безаварийность функционирования транспорта, может привести к тем же последствиям, что и выпуск в эксплуатацию транспортного средства, по своему техническому состоянию непригодного для этого. Однако, как и в ст. 266 УК РФ, предмет второго преступления в проекте ст. 244 ограничивается лишь транспортным средством;

5) *статья 245*: во избежание квалификационных ошибок (а они до сих пор встречаются в судебной практике) целесообразно было бы уточнить в самом уголовном законе характер психического отношения субъекта к деянию. В ранее действовавшей редакции подобная норма непосредственно в диспозиции содержала фразу «умышленное разрушение или повреждение», что исключало возможность привлечения к уголовной ответственности за такого рода действия, совершаемые по неосторожности.

Название статьи не отражает в полном объеме параметры уголовно-правового запрета, так как «блокирование транспортных коммуникаций», о котором идет речь в этой же норме, есть самостоятельный вид данного преступления, поэтому он требует отражения и в заголовке статьи;

6) *статья 246*: до недавнего времени в исключительных случаях была возможна ответственность по ст. 268 УК РФ и водителей механических транспортных средств. В теории уголовного права справедливо отмечалось, что ст. 264 УК РФ охватывает далеко не все общественно опасные деяния водителей транспорта, которые могут быть совершены ими в процессе движения и управления транспортными средствами. Поэтому, например, за неосторожное повреждение железнодорожных переездов, других дорожных сооружений, технических средств регулирования дорожного движения, автомобильных дорог, оставление громоздкого груза на проезжей части, оставление в ночное время на дороге строительных и дорожных машин без предупредительных знаков и наступление в результате этого тяжких последствий лицо, управляющее транспортным средством, должно было нести ответственность по ст. 268 УК РФ. Таким образом, уголовную ответственность за нарушение действующих на транспорте правил могли нести не только отдельные граждане, но и в ряде случаев работники того или иного вида механического транспорта, а также водители транспортных средств. С появлением в УК РФ ст. 263.1 все упомянутые выше деяния стали охватываться ею. Вот почему и в проекте нового УК РФ в диспозиции ст. 246 необходимо было упомянуть не только ст. 241 и 242, но и ст. 243 УК РФ;

7) *статья 247*: к сказанному выше по поводу истинного места данной статьи в системе норм Особенной части УК РФ можно добавить следующее. Не должны вводить в заблуждение

<sup>37</sup> Некоторые авторы относят к транспортному оборудованию механизмы и устройства, которые не охватываются другими разновидностями предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ (см., например: Уголовное право. Особенная часть / отв. ред. И. Я. Козаченко, З. Н. Незнамова. М., 2002. С. 543).

<sup>38</sup> См. об этом подробно: Колчин М. М. Безопасность железнодорожного транспорта: уголовно-правовые проблемы. Владимир, 2009. С. 111—112.

сами термины «магистральный трубопровод» («трубопроводный транспорт»). По механизму функционирования и особенностям эксплуатации он не имеет практически ничего общего с транспортными средствами, о которых речь идет в гл. 27 УК РФ. Главное же отличие от названных средств состоит в том, что трубопровод стационарен, неподвижен, находится в состоянии покоя (движущимися элементами в нем являются предметы транспортировки — нефть, газ и т.д.) и в силу этого лишен одного из важнейших отличительных качеств механических транспортных средств — движущихся источников повышенной опасности. Будучи единственным видом транспорта в транспортной системе России, который не является «самодвижущимся», трубопроводный транспорт не представляет опасности сам по себе как транспортное средство. Источником повышенной опасности выступает транспортируемый груз. Поэтому задачами уголовного права являются обеспечение безопасных условий производственной деятельности по перемещению данных грузов, охрана их как материальных ценностей, имеющих важное хозяйственное значение.

Наконец, нельзя не принимать во внимание и того, что, став на путь чрезмерно широкой трактовки понятия «транспорт», можно дойти до предложений о включении в главу «Транспортные преступления» посягательств, скажем, на канализационный транспорт; последний с технической точки зрения практически ничем не отличается от нефтегазопроводного;

8) *статья 248*: если уж авторы проекта УК посчитали возможным отнести деяние, закрепленное данной статьей, к категории транспортных преступлений, им стоило бы подумать и о криминализации «неоказания капитаном судна помощи при столкновении судов или несообщении названия судна». Криминализировать указанное деяние законодатель обязан в силу тех же самых причин, которые побудили его включить в гл. 27 УК РФ статью 270 (ст. 248 проекта УК), — в силу обязательств, взятых на себя Россией по выполнению требований ряда международных конвенций.

Технически это можно было бы оформить путем дополнения ст. 248 проекта УК частью, в которой формулировались бы признаки данного преступления, т.е. поступить примерно так же, как это сделал законодатель Казахстана, объединивший в ст. 357 УК РК оба состава<sup>39</sup>;

9) *статья 249*: нарушение правил международных полетов есть лишь одна из разновидностей нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, о которых идет речь в диспозиции ст. 263 УК РФ. Если бы законодатель рассматривал первое преступление как посягательство на общественные отношения в сфере безопасного функционирования воздушного транспорта, его выделение в самостоятельный состав было бы лишено всякого смысла, ибо оно полностью охватывалось бы признаками ст. 263 УК РФ. Остается поэтому заключить, что криминализация данного деяния предпринята законодателем в первую очередь для защиты от посягательств на неприкосновенность Государственной границы России. Общественные отношения в этой области и необходимо рассматривать в качестве объекта данного преступления;

10) *статья 250*: если исходить из версии, что это все-таки сугубо транспортное преступление, законодатель выделил его в самостоятельный состав исключительно ради усиления уголовной ответственности за некоторые более опасные (по его разумению) разновидности преступных посягательств на безопасность функционирования воздушного транспорта (попутно расширив и круг субъектов этого преступления), чем те, которые сохранились в ст. 263 УК РФ, то такой подход с известными оговорками еще можно признать допустимым.

Но существует гипотеза, согласно которой анализируемое преступление в силу законодательной конструкции его состава посягает не на безопасность функционирования воздушного транспорта, а на иной объект — порядок управления этим видом транспорта. И если гипотеза верна, то следует признать, что новелла явно «заблудилась» в гл. 27 УК РФ. Содержащийся в норме уголовно-правовой запрет — не транс-

<sup>39</sup> См.: Уголовный кодекс Республики Казахстан. Алматы, 2018. С. 187.

портное преступление. Место нормы — в других главах УК РФ.

Мы все же полагаем, что законодатель криминализацией этого деяния стремился достичь двух целей: а) устранить некий пробел в уголовной наказуемости отдельных посягательств на безопасность функционирования воздушного транспорта (за счет включения в круг субъектов этого преступления не только «работников» воздушного транспорта); б) ужесточить уголовную ответственность лиц, совершающих данное преступление (об этом можно судить по различиям в характере санкций за преступления, предусмотренные ст. 263 и 271.1 УК РФ).

В результате анализируемая норма уподобилась ст. 268 УК РФ, с той лишь разницей, что речь в ней идет не о широком круге лиц, нарушающих разнообразные правила, обеспечивающие безопасную работу всех видов транспорта, а о дополнительной (и довольно узкой) категории субъектов, нарушающих специфические правила использования воздушного пространства.

Надо ли было поступать подобным образом? Считаем, что нет. Теряется особый смысл в существовании специальной нормы, предусматривающей ответственность за крайне редкие (находящиеся в очень узком диапазоне) случаи посягательств функционирования воздушного транспорта<sup>40</sup>. Нет поэтому никакой надобности и в ст. 250 проекта УК.

### Подводя итоги...

Итак, подведем итоги анализа. Предложенный вариант УК, как об этом можно судить по «препарированной» нами главе (но и не только по ней), увы, весьма далек от прообраза кодекса, призванного удовлетворить уголовно-правовые нужды современной России. И главная его беда не в том, что он не стал концептуально оптимальным «маленьким, но жестким УК», т.е. истинно и исконно приближенным к идеальным параметрам единственно возможного и необходимого свода уголовно-правовых запретов, а в том, что он мало чем отличается (в концептуальном, универсальном, рациональном, техническо-юридическом и прочих отношениях) от той версии УК РФ, которая действует в настоящий момент, вызывает тотальную (и абсолютно обоснованную) критику со всех возможных сторон.

Впрочем, будем снисходительны. Это пока первый опыт разработки и создания УК, первая (из опубликованных) «проба пера». А на данном поприще всякое может случиться. Вот и на этот раз произошло, как в известной черномырдинской максиме: «хотели, как лучше, а получилось, как всегда».

Быть может, другим повезет больше, и мы увидим, рано или поздно, действительно идеальную (т.е. во всех отношениях совершенную) доктринальную модель будущего УК России.

### БИБЛИОГРАФИЯ

1. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. — Л., 1957.
2. Буранов Г. К. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации как предусмотренный уголовным законом вид транспортного преступления // Транспортное право. — 2018. — № 3.
3. Бурлаков В. Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений // Правоведение. — 2009. — № 1.
4. Винокуров В. Н. Предмет отношений как видовой объект преступления и способы его установления // Современное право. — 2018. — № 3.
5. Жулев В. И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. — М., 2001.

<sup>40</sup> Косвенным подтверждением сказанного является тот факт, что за все время существования нормы зафиксирован лишь один случай ее применения на практике (см.: Коррупция: состояние противодействия и направления оптимизации борьбы. М., 2015. С. 344).

6. Иванова В. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. — М., 2000.
7. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. — М., 2011.
8. Князева Н. А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика и вопросы предупреждения. — М., 2012.
9. Колчин М. М. Безопасность железнодорожного транспорта: уголовно-правовые проблемы. — Владимир, 2009.
10. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации : в 4 т. / отв. ред. В. М. Лебедев. — М., 2015. — Т. 3.
11. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации : постатейный. — М., 2005.
12. Корзун 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 // Российский следователь. — 2016. — № 11.
13. Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. — М., 2015.
14. Коробеев А. И. Транспортные преступления. — СПб., 2003.
15. Коробеев А. И., Чучаев А. И. Транспортные преступления: новые шаги законодателя и Конституционного Суда РФ // Уголовное право. — 2018. — № 4.
16. Курс уголовного права : в 5 т. — М., 2002. — Т. 4 : Особенная часть.
17. Нерсесян В. А. Неосторожные преступления (уголовная ответственность и наказуемость). — М., 1990.
18. Пикуров Н. Новое в уголовно-правовой охране транспортной безопасности // Уголовное право. — 2014. — № 3.
19. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений. — М., 2011.
20. Преступление и наказание. Комментарий к проекту Уголовного кодекса России. — М., 1993.
21. Токманцев Д. В. Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. — Красноярск, 2012.
22. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. — СПб., 2002.
23. Уголовное право России. Части Общая и Особенная / под ред. А. В. Бриллиантова. — М., 2015.
24. Уголовное право. Особенная часть / отв. ред. И. Я. Козаченко, З. Н. Незнамова. — М., 2002.
25. Уголовный кодекс Российской Федерации (научный проект) / под ред. Н. А. Лопашенко. — М., 2019.
26. Чучаев А. И. Статья 265 УК РФ признана конституционной // Законность. — 2001. — № 9.

*Материал поступил в редакцию 27 июня 2019 г.*

**CRIMES IN TRANSPORT: NEW PROJECT — OLD WEAKNESSES**

**Aleksander I. Korobeev**, Dr. of Sci. (Law), Professor, Head of the Department of Criminal Law and Criminology of the Far Eastern Federal University, Honored Scientist of the Russian Federation  
akorobeev@rambler.ru  
8 Sukhanova, Vladivostok, 690091, Russia

**Aleksander I. Chuchaev**, Dr. of Sci. (Law), Professor of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)  
moksha1@rambler.ru  
9 Sadovaya-Kudrinskaya, Moscow, 125993, Russia

**Abstract.** *The paper gives a critical analysis of the scientific project of the chapter on transport crimes, presented by the team of authors — candidates of sciences (law), associate professors of the Saratov State Law Academy R.O. Dolotov, E.V. Kobzeva, K.M. Khutov under the supervision and with the participation of a Dr. of Sci. (Law), Professor of the same academy N.A. Lopashenko — within the framework of the state task (Criminal Code of the Russian Federation (scientific project) / edited by N. A. Lopashenko. Moscow: Yurlitinform, 2019. 320 p. The author of the chapter is R.O. Dolotov). The problems of the system of rules of law on these acts, the criteria for classifying crimes as transport are examined in detail, the legislative technique of the proposed norms is investigated, their significant shortcomings are shown, a general assessment of the doctrinal development of the topic is expressed.*

**Keywords:** *Criminal Code of the Russian Federation, transport crimes, system of regulations, project, prognostic functions, legislative technique, systematic approach, unification, penalization*

**REFERENCES (TRANSLITERATION)**

1. Alekseev N. S. Transportnye prestupleniya. — L., 1957.
2. Buranov G. K. Narushenie pravil ispol'zovaniya vozdušnogo prostranstva Rossijskoj Federacii kak predusmotrennyj ugovnym zakonom vid transportnogo prestupleniya // Transportnoe pravo. — 2018. — № 3.
3. Burlakov V. N. Slozhnye voprosy kvalifikacii transportnyh prestuplenij // Pravovedenie. — 2009. — № 1.
4. Vinokurov V. N. Predmet otnoshenij kak vidovoj ob"ekt prestupleniya i sposoby ego ustanovleniya // Sovremennoe pravo. — 2018. — № 3.
5. Zhulev V. I. Transportnye prestupleniya. Kommentarij zakonodatel'stva. — M., 2001.
6. Ivanova V. V. Narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatacii transportnyh sredstv. — M., 2000.
7. Isaev N. I. Ugolvnaya otvetstvenost' za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatacii transportnyh sredstv. — M., 2011.
8. Knyazeva N. A. Piratstvo: ugovno-pravovaya harakteristika i voprosy preduprezhdeniya. — M., 2012.
9. Kolchin M. M. Bezopasnost' zheleznodorozhnogo transporta: ugovno-pravovye problemy. — Vladimir, 2009.
10. Kommentarij k Ugolovnomu kodeksu Rossijskoj Federacii : v 4 t. / otv. red. V. M. Lebedev. — M., 2015. — T. 3.
11. Kommentarij k Ugolovnomu kodeksu Rossijskoj Federacii : postatejnyj. — M., 2005.
12. Korzun A. V. Mesto narusheniya trebovanij v oblasti transportnoj bezopasnosti (st. 263.1 Ugolvnogo kodeksa Rossijskoj Federacii) v sisteme norm ugovnogo zakonodatel'stva i voprosy sovershenstvovaniya sostava prestupleniya // Rossijskij sledovatel'. — 2016. — № 11.
13. Korobeev A. I. Transportnye prestupleniya i transportnaya prestupnost'. — M., 2015.
14. Korobeev A. I. Transportnye prestupleniya. — SPb., 2003.
15. Korobeev A. I., Chuchaev A. I. Transportnye prestupleniya: novye shagi zakonodatelja i Konstitucionnogo Suda RF // Ugolovnoe pravo. — 2018. — № 4.

16. Kurs ugolovnogo prava : v 5 t. — M., 2002. — T. 4 : Osobennaya chast'.
17. Nersesyan V. A. Neostorozhnye prestupleniya (ugolvnaya otvetstvennost' i nakazuemost'). — M., 1990.
18. Pikurov N. Novoe v ugolovno-pravovoj ohrane transportnoj bezopasnosti // Ugolovnoe pravo. — 2014. — № 3.
19. Pikurov N. I. Kvalifikaciya transportnyh prestuplenij. — M., 2011.
20. Prestuplenie i nakazanie. Kommentarij k proektu Ugolovnogo kodeksa Rossii. — M., 1993.
21. Tokmancev D. V. Ugolvnaya otvetstvennost' za narusheniya pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatacii zheleznodorozhnogo, vozdushnogo, morskogo i vnutrennego vodnogo transporta i metropolitena. — Krasnoyarsk, 2012.
22. Tyazhkova I. M. Neostorozhnye prestupleniya s ispol'zovaniem istochnikov povyshennoj opasnosti. — SPb., 2002.
23. Ugolovnoe pravo Rossii. Chasti Obshchaya i Osobennaya / pod red. A. V. Brilliantova. — M., 2015.
24. Ugolovnoe pravo. Osobennaya chast' / otv. red. I. Ya. Kozachenko, Z. N. Neznamova. — M., 2002.
25. Ugolovnyj kodeks Rossijskoj Federacii (nauchnyj proekt) / pod red. N. A. Lopashenko. — M., 2019.
26. Chuchaev A. I. Stat'ya 265 UK RF priznana konstitucionnoj // Zakonnost'. — 2001. — № 9.