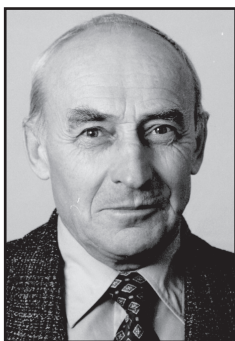




Транспортные преступления и их анализ



Владимир СУДЕНКО

Vladimir E. SUDENKO

Автор дает критический анализ квалификации транспортных преступлений, определяются интересы и блага, которым причиняется вред при их совершении. Аргументируется несогласие с формулировками действующего в стране Уголовного кодекса, когда очевидным образом законодательные статьи адресуют наказание не лицу, совершившему кражу в поезде, а самой краже. Эти несоответствия искажают не только понимание категорий преступности и наказуемости, но и накладывают свой отпечаток на трактовки, не очень корректно дифференцирующие «основные» и «дополнительные» объекты транспортных и прочих преступлений.

Ключевые слова: транспортная сфера, транспортные преступления, уголовный кодекс, объект преступления, квалификация общественно опасных деяний, наказуемость, бланкетность норм.

Суденко Владимир Егорович — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Транспортная структура России, как и другие области экономико-производственной сферы, в немалой степени подвержена криминальному воздействию. На объектах транспорта совершают почти все преступления, предусмотренные отечественным уголовным законодательством, от самых тривиальных краж вещей у пассажиров до взяточничества, террористических актов и других преступных посягательств.

Кроме того, совершается огромное количество административных правонарушений, прежде всего на пригородном железнодорожном сообщении. Не будет преувеличением, если скажем, что минимум десять процентов пассажиров в пригородных электропоездах железной дорогой перевозится бесплатно. Это так называемые «зайцы», истинное количество которых не знает никто. Особого подтверждения тут не требуется, стоит только проехать на электричке в утренние или вечерние часы, когда ревизоры выявляют толпы «зайцев», бегающих из одного вагона в другой, лишь бы не брать билет. То же самое на станциях и платформах — такие лица

прыгают с платформ, минуя турникеты. И подобных фактов не счесть.

Остановимся в первую очередь на тех общественно опасных деяниях, которые предусмотрены статьями 263–271¹ Уголовного кодекса Российской Федерации. Законодатель включил в главу 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» десять статей, содержащих почти три десятка уголовно-правовых норм. Половина статей названной главы предусматривают уголовную ответственность за совершение тех или иных преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации *железнодорожного* транспорта.

Прежде чем рассматривать проблемы применения уголовного закона к лицам, посягающим на транспортную безопасность, следует отметить следующее. В последние годы законодатель неоправданно часто изменял содержание статей Уголовного кодекса РФ, делая многочисленные поправки, а затем поправки на поправки и т. д. За шестнадцать лет действия закона в редакции 1996 года в него было внесено сто двадцать девять поправок (по состоянию на 25 января 2013 года). Факты подобного рода вынуждают задуматься над общим уровнем юридической культуры авторов как всего этого нормативно-правового акта, так и вносимых в него поправок.

Многозначность русского языка, позволяющая по-разному, со своими допущениями толковать те или иные положения уголовного законодательства, требует особо тщательного подхода к формулировке любых юридических определений, поскольку вполне возможно неправильное применение закона.

Например, авторы Уголовного кодекса РФ — основополагающего правового акта, формулируя статью 158 «Кража», пишут: «Кража, то есть тайное хищение чужого имущества, — наказуется...». При буквальном толковании данной формулировки можно сделать вывод, что наказуется не лицо, совершившее кражу, а сама кража, некое социальное явление (любое преступле-

ние есть именно социальное явление, оно возникает только там и тогда, где и когда существует социум — общество).

Это же относится и к статьям УК РФ, устанавливающим ответственность за транспортные преступления, когда говорится об определённом нарушении правил безопасности и эксплуатации транспорта. Здесь тоже, если следовать тексту, «наказуется» само нарушение, а не лицо, его совершившее.

Во многих странах уголовные кодексы формулируют диспозиции статей несколько иначе. К примеру, в УК Испании статьи начинаются словами «Тот, кто совершил...» и далее, что совершил и как это лицо наказуется.

Ссылки некоторых авторов на то, что «так принято», вряд ли справедливы, поскольку речь идёт об уголовном законе, о свободе человека и даже о его жизни, а потому двоечтение тут недопустимо.

Анализируемые нами транспортные преступления отличаются своей специфичностью, к которой относятся и бланкетность норм, и наличие, как правило, двух объектов посягательства. Бланкетность уголовно-правовых норм о транспортных преступлениях требует от правоприменителя использования значительного массива других нормативно-правовых актов — законов, постановлений, уставов и т. п. Ведь чтобы узнать, что же именно нарушило виновное лицо, установить меру преступности и наказуемости того или иного деяния (действия или бездействия), необходимо обратиться к весьма объёмному массиву федеральных законов, нормативно-правовых документов, уставов, ведомственных инструкций, положений и т. п., регулирующих деятельность в сфере транспортной инфраструктуры.

Всё это вызывает трудности, устранить, разрешить которые можно только на основе специальных знаний и отраслевого опыта. С этой целью в качестве специалистов или даже экспертов следует привлекать представителей различных служб железнодорожного транспорта, профильных научных заведений, экспертных учреждений.



Помимо бланкетности норм транспортных преступлений имеются и другие их особенности. К такой специфике относится и то, что в составе преступлений присутствуют сложные объекты или, как говорится в подавляющем большинстве учебников по уголовному праву, — «преступления с двумя объектами» [3].

При этом авторы учебников преимущественно пишут об основном объекте и дополнительном. По их мнению, основным непосредственным объектом транспортных преступлений являются интересы той или иной структуры транспортной системы, поскольку они совпадают с родовым объектом таких преступлений, в качестве которого выступают требования общественной безопасности и общественного порядка. В качестве дополнительного объекта основного состава преступлений фигурирует здоровье, а квалифицированных составов — жизнь человека и особо квалифицированных — жизнь двух или более лиц как благо, данное им [4, 5].

Однако, на мой взгляд, жизнь и здоровье человека как данное ему благо никогда не может быть дополнительным к другому объекту, в частности, к транспортным преступлениям, интересам транспортной структуры. Тем более Конституция Российской Федерации в статье 2 провозглашает, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью [1]. Среди задач Уголовного кодекса, называемых в части 1 статьи 2 этого основополагающего документа, на первом месте также стоит охрана прав и свобод человека и гражданина, а уж на последующих местах — охрана интересов собственников, интересы общественного порядка, общественной безопасности и т. д. [2].

Квалификация нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена по части 1 статьи 263 УК РФ вряд ли укладывается в понятие состава с основным объектом в виде интересов соответствующей транспортной структуры и дополнительным в виде здоровья как данного человеку блага.

При совершении тех же деяний, но повлекших по неосторожности смерть человека, по моему мнению, не только неправомерно, но и этически некорректно ставить жизнь человека как высшую ценность на второе место по значимости охраняемых уголовным законом интересов и благ.

Интересы человека (и гражданина) в части обеспечения неприкосновенности его жизни и здоровья, бесспорно, призваны быть высшей ценностью любого общества, любого государства, в том числе и Российской Федерации.

Таким образом, хотя такой объект транспортного преступления, как жизнь и здоровье, и не совпадает с родовым объектом, но именно он является определяющим при установлении факта или меры преступности и наказуемости по тому или иному транспортному преступлению. Если здоровью человека не будет причинён тяжкий вред либо не последует причинения смерти потерпевшему, то не будет и оснований говорить о преступности самих деяний. И только в трёх нормах (часть 1 статьи 263, часть 1 статьи 263¹ УК РФ и часть 1 статьи 267 УК РФ) статей о транспортных преступлениях наряду с тяжким вредом здоровью человека указано такое последствие, как причинение крупного ущерба той или иной структуре транспортной системы.

Жизнь и здоровье человека, потерпевшего от транспортного преступления, никогда не может быть субсидиарным, дополнительным к любому другому объекту преступления. Это самостоятельный, основной объект там, где им причиняется вред.

Итак, рассматривая объект транспортных преступлений, отметим, что только указанные в соответствующей статье последствия (тяжкий вред здоровью или смерть человека), наступившие в результате совершения данных преступлений, во многих случаях (части 2 и 3 статьи 263, такие же части статьи 263¹, статья 266, части 2 и 3 статьи 267, статья 268 УК РФ) определяют их преступный характер и уголовную наказуемость. Без причинения вреда здоровью или без наступления смерти одного или нескольких че-

ловек как последствий общественно опасных деяний в принципе не может быть и речи о преступности (за исключением указанных выше трёх случаев). И это несмотря на то, что интересам той или иной структуры транспортной системы был причинён вред в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Иными словами, если бы основным непосредственным объектом были называвшиеся интересы, совпадающие с родовым объектом преступлений, то такие деяния были бы преступными даже без причинения вреда здоровью и жизни человека.

Надо полагать, в подобных случаях следует говорить не о преступлениях с двумя, основным и дополнительным, объектами, а о преступлениях, квалифицированных вторым более тяжким последствием, когда в «дело вступает» то, что некоторые учёные и авторы называют вторым объектом.

Представляется значимым для целей квалификации выделение единых сложных преступлений с двумя объектами, поскольку преступления, квалифицируемые вторым более тяжким последствием с двумя формами вины, являются одним из видов единого сложного преступления [3].

Необходимо отметить, что между содержанием общественно опасных последствий и объектом существует неразрывная и обязательная взаимосвязь. Нет и не может быть объекта преступлений, которому не причинялся бы вред, как нет и вреда, который не наносился бы объекту преступления. Структура и содержание общественно опасных последствий преступления определяются содержанием и структурой его объекта. Если объект имеет сложноконструктивный характер, то и ущерб ему наносится адекватно сложный. В простых преступлениях соответственно и объекты простые, ясно обозначающие мотив деяния (это может быть жизнь человека при убийстве, интересы собственника или законного владельца при хищении и т. д.).

Сложные объекты включают несколько видов интересов (благ) личности, организации, общества, государства. Все они включены в систему непосредственного объекта и могут быть нарушены как все сразу (например, при разбойном нападении — ст. 162 УК РФ, пиратстве — ст. 227 УК РФ) либо альтернативно (к примеру, незаконное предпринимательство, причинившее крупный ущерб гражданам, организациям или государству, с одной стороны, и незаконное предпринимательство, сопряжённое с извлечением дохода в крупном размере, с другой — ст. 171 УК РФ). При наличии сложно-альтернативных объектов предполагается и сложно-альтернативный причиняемый ущерб.

Транспортными преступлениями причиняется вред как определённой транспортной структуре, так и человеку, то есть здесь налицо причинённый преступным деянием сложно-альтернативный ущерб. Поэтому вряд ли корректно вести речь о дополнительном либо факультативном объекте. Нормальное функционирование транспортной системы страны неизбежно включает в себя (прямо или опосредованно) интересы граждан, ради которых эта система функционирует. А все транспортные преступления представляют сложные общественно опасные деяния с альтернативными последствиями, причиняющими вред как интересам граждан, так и интересам нормальной деятельности определённой транспортной структуры и в конечном итоге всей транспортной системе. В данном случае наблюдаются альтернативность и разнообразие вреда причиняемого транспортными преступлениями: имущественный ущерб транспортной организации, вред здоровью человека или его жизни.

Надо отметить, что уголовное право как наука обладает довольно низким коэффициентом полезного действия, поскольку оно не имеет выхода на законодательную и правоприменительную практику. Если при квалификации преступлений, в данном случае транспортных, попытаться расщепить непо-



средственный объект на основной, дополнительный и факультативный (на три неравные функциональные части), то это может привести и нередко приводит к ошибкам.

Квалификация преступлений всегда производилась и производится по непосредственному объекту, который может совпадать с родовым (допустим, общественная безопасность при террористическом акте), а может и не совпадать. Последнее относится к транспортным и некоторым другим преступлениям. Если дополнительные и факультативные объекты, имеющие квалификационное значение, считать альтернативными с основным непосредственным объектом, то будут неизбежными правоприменительные, следственные, а следом и судебные ошибки.

При подведении итогов рассмотрения проблем транспортных преступлений напрашивается вывод, что существуют объекты с узкими границами охраняемых интересов и благ и сложные объекты с широкими границами. И преступления деяниями им причиняются соответствующие сложные обществен-

но опасные последствия с альтернативными элементами в составе преступлений.

Уход от искусственного дробления непосредственного объекта состава преступления на основной и дополнительный, а последнего на дополнительный обязательный и дополнительный факультативный, наверняка облегчит борьбу с преступностью вообще и с транспортными преступлениями — в частности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации. Конституция РФ от 12 декабря 1993 г. // Российская газета. 1993. № 237. М., 2012.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации 1996 года. М., 2013.
3. Кузнецова Н. Ф. Проблемы квалификации преступлений. Лекции по спецкурсу «Основы квалификации преступлений». — М., 2007. — С. 300—304.
4. Малков В. П. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. — Уголовное право России. Часть особенная. — М., 2005. — С. 612—613.
5. Кузиков В. Н., Голубов И. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. — Уголовное право. Общая и Особенная части. Учебник. Под ред. Н. Г. Кадникова. — М., 2007. — С. 642, 646. ●

ANALYSIS OF CRIMES ON TRANSPORT

Sudenko, Vladimir E. — Ph.D. (Law), associate professor at the department of criminal law, criminal procedure, criminalistics of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

Article refers to critical review of determination of the nature of crimes and offenses on transport, determines interests and goods which are the objects of harm and damage. The author argues his discontent with existing wording of Criminal Code when articles' dispositions address the theft itself, and not the person who committed it, e. g. in the

train. This disconformity distorts understanding of criminal acts classes and of punishability, influences interpretations that result in differentiation of objects of corpus delicti in transport and other crimes cases between principal objects and supplementary ones, and in further differentiation of supplementary objects between mandatory and facultative.

Key words: transport, crimes on transport, criminal code, object of corpus delicti, determination of socially-dangerous act, punishability, blanket rule.

REFERENCES

1. Constitution of Russian Federation.
2. Criminal Code of Russian Federation.
3. Kuznetsova N. F. Problems of classification of crimes [Problemy kvalifikatsii prestupleniy]. Lectures. Moscow, 2007, pp. 300—304.
4. Malkov V. P. Crimes against traffic safety and transport operation. Criminal law of Russian Federation. Specific part [Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta. — Uголовное право
- Rossii. Chast' osobennaya]. Moscow, 2005, pp. 612—613.
5. Kuzhikov V. N., Golubov I. I. Crimes against traffic safety and transport operation. Criminal law of Russian Federation. Specific and Common parts. Textbook ed. by N. G. Kadnikov [Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta. — Uголовное право. Obschaya i Osobennaya chasti]. Moscow, 2007, pp. 642, 646.

Координаты автора (contact information): Суденко В.Е. (Sudenko V.E.) sudenko@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию / article received 12.03.2013
Принята к публикации / article accepted 25.03.2013