МЕЖДУНАРОДНОЕ И ЕВРОПЕЙСКОЕ ПРАВО

УДК 343.3/.7

УГОЛОВНО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СТРАНАХ СНГ

ЛАРИНА Любовь Юрьевна
кандидат юридических наук, доцент, декан юридического факультета Рязанского государственного университета имени С.А. Есенина, г. Рязань, Россия.
E-mail: larina1708@yandex.ru

Проведение сравнительного анализа российского и зарубежного уголовного законодательства, регулирующего отношения в области обеспечения транспортной безопасности, позволяет выявить его сильные и слабые стороны, а также рассмотреть возможность заимствования положительного опыта. Для сравнительного исследования взяты страны СНГ с учетом географической близости и с учетом того, что их правовая система наиболее близка к российской. Исследование проводилось с использованием, в основном, сравнительно-правового метода. Автором выделены некоторые тенденции развития современного уголовного законодательства стран СНГ в части обеспечения транспортной безопасности. В статье обращается внимание на тенденцию усиления ответственности за нарушение правил, обеспечивающих транспортную безопасность, в состоянии опьянения или при уклонении от медицинского освидетельствования для установления указанного состояния. В странах СНГ ответственность за большинство транспортных преступлений наступает при причинении в результате преступных действий вреда здоровью средней тяжести. Проведенное исследование позволило автору сформулировать предложения, касающиеся возможности заимствования опыта ряда стран СНГ в российское уголовное законодательство.

CRIMINAL LAW PROVISION OF TRANSPORT SECURITY IN THE CIS COUNTRIES

LARINA Lyubov Yurievna
Candidate of Sciences (Law), Associate Professor, Dean of the Faculty of Law of the Ryazan State University named for S.A. Yesenin, Ryazan, Russia. E-mail: larina1708@yandex.ru

The comparative analysis of the Russian and foreign criminal legislation in the field of transport security allows to identify its strengths and weaknesses, as well as to consider the possibility of borrowing positive experience. The CIS countries are taken for comparative studying in view of geographical proximity and taking into account the fact that their legal system is the closest to the Russian one. The study is conducted using mainly comparative law method. The author highlights some trends in the development of modern criminal legislation of the CIS countries in terms of transport security. The article draws attention to the tendency of increasing responsibility for violation of the rules ensuring transport safety, in a state of intoxication or when evading a medical examination to establish this condition. In the CIS countries, responsibility for the majority of transport crimes occurs when there is harm to health of medium gravity as a result of criminal acts. The study allows the author to formulate proposals concerning the possibility of borrowing the experience of a number of the CIS countries in the Russian criminal law.

Ключевые слова: транспортная безопасность, преступление, уголовная ответственность, СНГ, транспорт, транспортная инфраструктура.

Key worlds: transport security, crime, criminal liability, CIS, transport, transport infrastructure.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований в рамках проекта № 19-011-00658 «Транспортная безопасность: теоретико-правовые основы, административно-правовые и уголовно-правовые средства обеспечения в Российской Федерации».

Вопросам обеспечения транспортной безопасности уделяет существенное внимание любое государство. Поскольку транспортная безопасность является составной частью государственной безопасности, то совершенно обоснованным является включение в уголовный закон запретов, направленных на ее обеспечение.

Для сравнительного анализа нами были выбраны уголовные законы стран СНГ (включая Украину, которая на данный момент вышла из СНГ). Такой выбор обусловлен как географической близостью, так и определенным сходством в национальном законодательстве и наличием возможности рецепции отдельных норм, имеющих положительный потенциал.

Уголовное законодательство стран очень схоже между собой, что объяснимо влиянием Модельного уголовного кодекса стран СНГ.

В большинстве стран СНГ преступления, связанные с транспортной безопасностью, помещены в отдельные главы (гл. 28 в УК Республики Беларусь [2], гл. 32 УК Туркменистана [6], гл. 14 УК Республики Казахстан [3], гл. 12 УК Молдовы [4] и т.д.). Однако нормы, обеспечивающие транспортную безопасность, не ограничиваются рамками отдельных глав и, также как и в УК России, расположены в иных главах Особенной части уголовных кодексов. Как правило, они структурно помещены законодателем в те разделы, где регламентированы преступления против общественной безопасности. В последнем случае речь идет об угоне воздушного или водного судна, либо железнодорожного состава, а также пиратстве. Хотя, например, белорусский законодатель норму об ответственности за угон или захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна (ст. 311 УК Республики Беларусь) поместил в главу о транспортных преступлениях, в то время как российский законодатель включил это преступное деяние в главу о преступлениях против общественной безопасности (ст. 211 УК РФ). Также как и российский, к примеру, поступил казахский законодатель (ст. 270 УК Республики Казахстан), таджикский законодатель (ст. 184 УК Республики Таджикистан). На наш взгляд, место указанного преступления среди преступлений против общественной безопасности, поскольку именно ей как основному непосредственному объекту причиняется вред при совершении рассматриваемого преступления. Транспортная безопасность как объект охраны является вторичной, точнее производной от общественной безопасности, что ни в коей мере не снижает ее значимости.

В последние годы законодатели многих стран СНГ ввели в уголовное законодательство нормы, в которых помещены уголовно-правовые запреты на управление транспортом в состоянии опьянения, а также за отказ от медосвидетельствования для установления такого состояния. В качестве примера можно привести ст. 326.1 УК Туркменистана, в которой регламентирована ответственность за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии, если оно повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека или материальный ущерб в небольшом размере. В качестве квалифицированного состава данного преступления выступает его совершение лицом, у которого не имеется права управления транспортным средством. Примечательно, что такую же ответственность несет лицо, уклоняющееся от прохождения в установленном порядке медицинского обследования

для установления состояния опьянения. Особо квалифицирующим признаком выступает повторное (в течение двух лет) совершение любого из указанных преступлений.

Это преступление, по сути, является частным случаем преступления, предусмотренного ст. 326 того же кодекса, которой регламентирован уголовно-правовой запрет на нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Управление транспортом в нетрезвом состоянии как раз выступает нарушением правил дорожного движения. Поскольку состав, предусмотренный ст. 326.1 УК Туркменистана, сконструирован как материальный, то ответственности подлежат лишь те лица, чьи действия повлекли указанные в законе последствия. При таком подходе не берется во внимание то, что такое поведение вне зависимости от последствий влечет реальную угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, повреждения и уничтожения имущества, нарушения работы организаций и т.д. С этой точки зрения наиболее приемлемым видится подход российского и белорусского законодателя. Так, например, в ст. 264.1 УК РФ установлена ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ. Схожие нормы имеются в ст. 317.1 УК Беларуси.

Определенный интерес представляет ст. 346 УК Республики Казахстан, в которой закреплены нормы об ответственности за совершение ряда действий, предполагающих альтернативный характер: 1 – управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии опьянения; 2 – передача такому лицу управления транспортным средством; 3 – допуск такого лица к управлению транспортным средством, совершенный должностным лицом или собственником либо владельцем транспортного средства. По сравнению с российским законодательством безусловным преимуществом указанной нормы является указание на два последних действия, составляющих объективную сторону. Однако, по нашему мнению, их следует конкретизировать указанием на умышленный характер таких действий. Иными словами, виновный должен осознавать, что водитель, которому передается управление или который допускается к нему, находится в состоянии опьянения, а также то, что этот водитель ранее уже был лишен права управления транспортными средствами.

Молдавский законодатель, конструируя схожую норму, использует понятия «сильного алкогольного опьянения» и «опьянения, вызванного наркотиками и/или другими веществами, вызывающими опьянение». В практическом применении не может не вызывать трудностей установление именно сильного алкогольного опьянения, поскольку каких-либо критериев этой степени опьянения законодатель не называет. Однако при конструировании нормы за передачу управления транспортным средством лицу, заведомо находящемуся в состоянии опьянения, законодатель не использует понятие сильного опьянения. Кроме того, не понятно, почему мера опьянения является важной для алкогольного и не имеет значения для наркотического опьянения.

Интерес представляет ст. 358 УК Республики Казахстан, в которой содержится уголовно-правовой запрет на управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передача управления такому лицу или допуск к управлению такого лица. Общественная опасность таких действий достаточно высока, поскольку у находящегося в состоянии опьянения лица снижается концентрация внимания, быстрота реакции и т.п., и любая ошибка может привести к гибели пассажиров судна, утрате груза, причинению вреда жизни, здоровью, имуществу других лиц (например, жителям дома, на который может

упасть самолет или купающимся в реке, по которой идет речное судно). С этой точки зрения установление уголовной ответственности за такие действия представляется обоснованным, даже при отсутствии административной преюдиции.

Исследование показало, что в странах СНГ отсутствует состав преступления, аналогичный или схожий со ст. 263.1 УК РФ. В.Г. Саркисова полагает, что к нему близок состав, предусмотренный ст. 302 УК Республики Казахстан [11, с. 61]. В действующем в настоящее время УК Республики Казахстан указанная норма находится в другой статье (353) и регламентирует ответственность за нарушение действующих на транспорте правил охраны порядка и безопасности движения лицами, выполняющими управленческие функции в дорожных, строительных и других организациях и ответственными за эксплуатацию дорог и дорожных сооружений, их оборудования, а также за организацию дорожного движения, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека. Полагаем, что схожесть данной нормы с той, что закреплена в ст. 263.1 УК РФ, является минимальной.

В странах СНГ предусмотрена уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения. Российский, казахский, таджикский и кыргызский законодатель в ряд деяний, составляющих объективную сторону этого преступления, отнесли блокирование транспортных коммуникаций, чего, к примеру, в УК Азербайджанской республики (ст. 266) [1] не предусмотрено. Казахский законодатель применительно к данному составу указывает на умышленный характер действий и неосторожную форму вины применительно к последствиям приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения. Полагаем, что необходимости указывать на умышленный характер действий нет никаких оснований.

Интересен подход туркменского законодателя, который предусмотрел ответственность за блокирование транспортных коммуникаций в отдельной норме, которая к тому же помещена в главе о преступлениях против общественной безопасности (ст. 278 УК Туркменистана). Эти преступления различаются не только по объекту, но и по объективной стороне. Так, если ответственность по ст. 267 УК РФ наступает при причинении тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба, то в ст. 278 УК Туркменистана указаны иные последствия – перерыв движения или иное нарушение деятельности транспорта. Такое преступление, по нашему мнению, следует относить к транспортным, как исходя из непосредственного объекта, так и с учетом указанных в законе последствий.

В результате проведения компаративного исследования было также установлено, что в ряде стран СНГ к числу преступных деяний, обеспечивающих охрану общественной безопасности, отнесен захват зданий, сооружений, средств сообщения и связи (например, ст. 274.1 УК Туркменистана, ст. 292 УК Республики Беларусь). Такой состав преступления, как нам представляется, также направлен на обеспечение транспортной безопасности, поскольку в качестве объектов захвата могут выступать аэропорты, вокзалы, станции метро, железнодорожные пути и т.д. Общественная опасность таких действий очевидна. В первую очередь причиняется организационный и политический вред, но также создается угроза причинения имущественного вреда и вреда жизни и здоровью граждан. Указанный состав преступления не имеет аналогов в российском законодательстве, и, на наш взгляд, российским законодателем должен быть рассмотрен вопрос о возможности его включения в УК РФ.

При сравнительном анализе видно, что в большинстве стран СНГ за преступления, посягающие на транспортную безопасность, уголовная ответственность наступает, как правило, при причинении средней тяжести вреда здоровью. В УК РФ изначально эта группа преступлений также включала такое последствие в качестве криминообразующего признака, однако впоследствии законодатель отказался от него. Мы солидарны с С.Ю. Бытко, который придерживается позиции о том, что декриминализация деяний, влекущих последствия в виде причинения средней тяжести вреда здоровью по неосторожности, явилась причиной суще-

ственного снижения охранительной функции уголовного права [7, с. 159]. С ним солидарен и А.Ю. Пожарский, обращающий внимание на кумулятивный эффект, характерный для транспортных преступлений [10, с. 130]. Действительно, в дорожно-транспортном происшествии с участием общественного транспорта может быть причинен вред здоровью средней тяжести десяткам пассажиров или пешеходов. Значимость и опасность таких последствий не может быть признана меньшей по сравнению с причинением тяжкого вреда здоровью одному человеку в другом дорожно-транспортном происшествии.

Анализируя УК Украины, А.Ю. Пожарский обращает внимание на ст. 282, которая, как он верно заметил, не имеет аналогов в другом зарубежном уголовном законодательстве [10, с. 72]. В этой норме речь идет о нарушении правил пуска ракет, проведения всех видов стрельб, взрывных работ или совершение других действий в воздушном пространстве, если это создало угрозу безопасности воздушных полетов [6]. А.И. Коробеев, рассматривая эту норму, говорит о том, что вполне допустимо появление подобных норм в законодательстве других стран [9, с. 33]. Полагаем, что нет необходимости подобную норму заимствовать в российское уголовное законодательство, поскольку это будет нарушать принцип неизбыточности уголовно-правового запрета. Так, в случае нарушений при пуске ракет, проведении стрельб и тому подобных военных действиях ответственность должна наступать за воинские преступления, например, по ст. 349 УК РФ. Отметим, при этом, что конструкция ст. 282 УК Украины предполагает ответственность за создание угрозы безопасности воздушных полетов. Полагаем, что в любом случае нарушения пуска ракет создается указанная угроза, поскольку выпущенная таким образом в воздушное пространство ракета может изменить траекторию движения и спровоцировать непредсказуемые события, а в воздушном пространстве в мире одновременно в среднем находится около одиннадцати тысяч воздушных судов (хотя бывает и до девятнадцати тысяч) [8].

Н.М. Хачатурян обращает внимание на то, что большинство составов транспортных преступлений сконструированы по типу материальных и указывает, что это является обоснованным. Однако аргументом такой обоснованности он называет то, что «все попытки отечественного законодателя противодействовать транспортным преступлениям нормами, содержащих деликты создания опасности, успехом не увенчались» [12, с. 116]. Полагаем, что такой аргумент не приемлем. Наличие материальных составов довольно просто объяснить: поскольку многие преступления связаны с нарушением каких-либо правил и само по себе нарушение этих правил наказуемо в рамках иных отраслей права, то в рамках уголовного законодательства ответственность обусловлена наступлением определенных последствий.

Изучение опыта стран СНГ относительно уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности позволяет выделить следующие тенденции, которыми характеризуется указанное законодательство:

1) усиление ответственности за нарушение правил, обеспечивающих транспортную безопасность, в состоянии опьянения или при уклонении от медицинского освидетельствования для установления указанного состояния. В качестве положительного опыта следует отметить то, что ответственность в ряде стран предусмотрена также за передачу управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению такого лица.

2) в странах СНГ ответственность за большинство транспортных преступлений наступает при причинении в результате преступных действий средней тяжести вреда здоровью, что также следует рассмотреть в качестве возможного заимствования в российской уголовное законодательство.

Библиографические ссылки

1. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики от 30 декабря 1999 года № 787-IQ (в ред. 29.03.2019 г.) [Электронный ресурс]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30420353#pos=5 (дата обращения: 10.08.2019).
2. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 года № 275-З (в ред. 09.01.2019 г.) [Электронный ресурс]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30414984#pos=6 (дата обращения: 10.08.2019).
3. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V (в ред. 01.08.2019 г.) [Электронный ресурс]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252#pos=4833 (дата обращения: 10.08.2019).
4. Уголовный кодекс Республики Молдова от 18 апреля 2002 года № 985-XV (в ред. 15.11.2018 г.) [Электронный ресурс]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30394923#pos=378 (дата обращения: 10.08.2019).
5. Уголовный кодекс Туркменистана от 12 июня 1997 года № 222-I (в ред. 08.06.2019 г.) [Электронный ресурс]. http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31295286#pos=2697 (дата обращения: 10.08.2019).
6. Уголовный кодекс Украины от 5 апреля 2001 года № 2341-III (в ред. 06.06.2019 г.) [Электронный ресурс]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418109#pos=6 (дата обращения: 10.08.2019).
7. Бытко С.Ю. Безопасность дорожного движения: эффективность уголовно-правовой охраны // Вестник Костромского государственного университета. 2015. Т. 21. № 6. С. 159 – 162.
8. Количество самолетов в небе побило рекорд [Электронный ресурс]. URL: https:// lenta.ru/news/2018/07/02/recordflightnumber/ (дата обращения: 10.07.2019).
9. Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность. М. : Юрлитинформ, 2015.
10. Пожарский А.Ю. Система норм о транспортных преступлениях в России (становление и развитие) : дис. …канд. юрид. наук. М., 2016.
11. Саркисова В.Г. Уголовно-правовое обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры : дис. …канд. юрид. наук. Ставрополь, 2014.
12. Хачатурян Н.М. Современное уголовное законодательство зарубежных стран об ответственности за транспортные преступления // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2017. № 3 (82). С. 115-117.

References

1. Ugolovnyj kodeks Azerbajdzhanskoj Respubliki 30.12.1999 № 787-IQ (v red. 29.03.2019) (The criminal code of the Republic of Azerbaijan dated 30.12.1999 No. 787-IQ (as amended by 29.03.2019). URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30420353#pos=5 (accessed date: 10.08.2019).
2. Ugolovnyj kodeks Respubliki Belarus' 9.07.1999 № 275-Z (v red. 09.01.2019) (The Criminal code of the Republic of Belarus of 9.07.1999 No. 275-Z (as amended by 09.01.2019). URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30414984#pos=6 (accessed date: 10.08.2019).
3. Ugolovnyj kodeks Respubliki Kazahstan 3.07.2014 № 226-V (v red. 01.08.2019) (The criminal code of the Republic of Kazakhstan on 3.07.2014 No. 226-IV (as amended by 01.08.2019). URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252#pos=4833 (accessed date: 10.08.2019).
4. Ugolovnyj kodeks Respubliki Moldova 18.04.2002 № 985-XV (v red. 15.11.2018) (The Criminal code of the Republic of Moldova of 18.04.2002 No. 985-XV (as amended by 15.11.2018). URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30394923#pos=378 (accessed date: 10.08.2019).

5. Ugolovnyj kodeks Turkmenistana 2.06.1997 № 222-I (v red. 08.06.2019 g.) (The criminal code of Turkmenistan from 12.06.1997 No. 222-I (as amended by 08.06.2019). http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31295286#pos=2697 (accessed date: 10.08.2019).
6. Ugolovnyj kodeks Ukrainy 5.04.2001 № 2341-III (v red. 06.06.2019 g.) (The criminal code of Ukraine dated 5.04.2001 No. 2341-III (as amended by 06.06.2019). URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418109#pos=6 (accessed date: 10.08.2019).
7. Bytko S.Yu. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya: effektivnost' ugolovno-pravovoj ohrany (Road Safety: the effectiveness of criminal law protection). *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta,* 2015, vol. 21, No. 6, pp. 159 – 162.
8. Kolichestvo samoletov v nebe pobilo record (The number of aircraft in the sky broke the record). URL: https:// lenta.ru/news/2018/07/02/recordflightnumber/ (accessed date: 10.07.2019).
9. Korobeev A.I. Transportnye prestupleniya i transportnaya prestupnost' (Transport crimes and transport criminality). Moscow, Yurlitinform, 2015.
10. Pozharskij A.Yu. Sistema norm o transportnyh prestupleniyah v Rossii (stanovlenie i razvitie) (System of rules on transport crimes in Russia (establishment and development), diss. …kand. yurid. nauk,. Moscow, 2016.
11. Sarkisova V.G. Ugolovno-pravovoe obespechenie bezopasnosti ob"ektov transportnoj infrastruktury (Criminal law security of transport infrastructure objects), diss. …kand. yurid. nauk, Stavropol', 2014.
12. Hachaturyan N.M. Sovremennoe ugolovnoe zakonodatel'stvo zarubezhnyh stran ob otvetstvennosti za transportnye prestupleniya (Modern criminal legislation of foreign countries on liability for transport crimes), *Nauka i obrazovanie: hozyajstvo i ekonomika; predprinimatel'stvo; pravo i upravlenie,* 2017, No. 3 (82), pp. 115-117.

Дата поступления: 25.07.2019 *Received: 25.07.2019*