

Пожарский А. Ю.

ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕСТУПЛЕНИЕ: ПОНЯТИЕ И ПРИЗНАКИ

Аннотация. Предметом исследования являются признаки и понятие транспортного преступления, относящиеся в теории уголовного права к числу дискуссионных. Особое внимание в статье уделяется тому, что в литературе до сих пор отсутствует общепризнанная дефиниция указанных деяний. Во многом это обусловлено подходом к определению объекта преступления – широким и узким. В первом случае транспортным признается любое преступление, в механизме которого присутствует транспортное средство; во втором – когда последнее выступает предметом преступления. Автор подробно рассматривает такой аспект темы как изменение уголовного законодательства начиная с действия УК РСФСР 1926 г. Автором используются основанные на категориях и принципах диалектического материализма общенаучные методы познания (анализ и синтез, логический и системный методы) и специальные методы (историко-правовой, формально-юридический и др.). Научная новизна заключается в том, что признаки транспортного преступления определяются исходя из механизма их совершения. По мнению автора, указанные деяния: 1) нарушают безопасность движения или эксплуатации транспорта; 2) их предметом преступления выступает транспорт как комплексная система или транспортное средство; 3) вред объекту преступления причиняют в результате нарушения условий обеспечения пассивной безопасности транспорта, создания внутренней или внешней угрозы безопасности функционирования транспорта; 4) влекут указанные в законе преступные последствия; 5) совершаются в сфере: а) сооружения транспорта; б) взаимодействия человека с транспортом. Исходя из этого в статье вывод: транспортное преступление – это виновное деяние, совершаемое в сфере взаимодействия человека с транспортом, нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как комплексной системы или транспортного средства либо условий обеспечения пассивной безопасности транспорта при его сооружении, влекущее предусмотренные в законе преступные последствия.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, транспортное средство, значение транспортного средства, безопасность транспорта, безопасность транспортного средства, объект транспортного преступления, безопасность движения, виды транспортных преступлений, классификация транспортных преступлений.

Review. The subject of this research is the concept and attributes of vehicular crime, which are considered debatable within the theory of criminal law. A special attention is given to the fact that the literature is yet to present a generally accepted definition of these acts. In many ways it is explained by the approach towards the definition of the object of crime – broad and narrow. In the first case, vehicular crime is any crime that involves a vehicle; in the second – when the vehicle is the object of a crime. The author thoroughly examines the aspect of the topic such as the change in the criminal legislation beginning with the enactment of the Criminal Code of RSFSR of 1926. The scientific novelty consists in the fact that the attributes of vehicular crime are determined based on the mechanism of its commission. The author comes to a conclusion that a vehicular

crime is a punishable offence, committed in the area of interaction between human and the vehicle that violates traffic safety or use of a vehicle as a complex system, or violation of the conditions of ensuring passive safety of a vehicle during its manufacturing, which carries criminal consequences as provided by law.

Keywords: *Transportation, Transportation system, Vehicle, Traffic violation, Traffic safety, Car safety, Object of vehicular crime, Traffic, Vehicular crimes, Classification of vehicular crimes.*

Законодательство не содержит понятия транспортного преступления, а теория уголовного права пока не выработала его общепризнанной дефиниции. В литературе в целом наметились два подхода к его определению: широкий и узкий. Так, Н. С. Алексеев признавал транспортным преступлением «такое общественно опасное действие или бездействие, которое непосредственно посягает на правильную, отвечающую интересам ... государства работу транспорта» [1, с. 24]. Однако подобного рода определение, во-первых, не содержит всех устойчивых и характерных признаков транспортного преступления; во-вторых, выделяет лишь одно обстоятельство – объект преступления, при этом включает в него отношения, которые не всегда терпят урон при совершении рассматриваемого деяния. Б. С. Никифоров подчеркивал, что уголовный закон обеспечивает «не правильное функционирование транспорта вообще, а правильное функционирование транспорта как необходимое условие безаварийности и безопасности его работы» [2, с. 25].

Б. А. Куринов вначале формулировал рассматриваемое понятие даже шире, чем Н. С. Алексеев. Он писал: «Преступления, совершаемые на автотранспорте, охватывают все общественно опасные, противоправные, виновные и наказуемые действия, которые нарушают или в отдельных случаях могут нарушить нормальную работу и безопасность движения» [3, с. 12]. В последующем автор, наоборот, существенно ограничивал понятие транспортного преступления, относя к ним только «такие преступные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта» [4, с. 19]. Таким образом, из числа рассматриваемых деяний исключались посягательства на безопасность эксплуатации транспорта; между тем последняя не входит в содержание безопасности

движения транспорта, а является самостоятельным объектом уголовно-правовой охраны.

Как правило, дефиниция рассматриваемых преступлений формулируется в литературе применительно к определенному виду транспорта. По известным причинам больше всего понятий сформулировано относительно автотранспорта. Так, И. Г. Маладин считал, что автотранспортными преступлениями являются «совершенное лицом по неосторожности или умышленно общественно опасное действие или бездействие, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автотранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению (или реальной возможности наступления) указанных в законе тяжких последствий» [5, с. 106]. По сути, аналогичные определения даются А.С. Кузьминой [6, с. 15], В. П. Перфиловым [7, с. 98] и др.

Включение в число автотранспортных преступлений широкого круга деяний сказалось на их дефиниции. Например, М. Валиев трактовал их как «... общественно опасные действия или бездействия, которые посягают на безопасность движения и установленный законодательством союзных республик порядок использования автотранспортных средств» [8, с. 98]. Таким образом, автор, с одной стороны, сужает понятие автотранспортного преступления, исключая из него безопасность эксплуатации транспортного средства; с другой стороны – расширяет, необоснованно дополняя его указанием на порядок использования последнего, имея в виду при этом такие преступления, как незаконная эксплуатация автомобиля в корыстных целях, угон средств передвижения и др.

В. В. Лукьянов полагал, что термины «автопроисшествие», «автотранспортное происшествие», «автодорожное происшествие», «автотранспортное преступление» неточно отражают сущность рассматриваемого явления,

ограничивая его лишь автомобильным транспортом, соответственно, исключая мотоциклы, мотороллеры, тракторы, трамваи и другие транспортные средства. Поэтому он предлагал оперировать понятием «дорожно-транспортное происшествие», которое трактовал как «событие, нарушающее процесс дорожного движения, возникающее в результате потери возможности управлять транспортным средством и сопровождающееся гибелью, ранением людей, нанесением материального ущерба». Исходя из этого определения, автор формулирует понятие дорожно-транспортного преступления как «уголовно наказуемого дорожно-транспортного происшествия» [9, с. 34, 39]. Предлагаемые понятия страдают по крайней мере двумя недостатками. Во-первых, явно неудачно определение дорожно-транспортного происшествия как события; во-вторых, дефиниция дорожно-транспортного преступления бессодержательна; кроме того, термин «происшествие» не является синонимом термина «деяния», употребляемого в уголовном праве для обозначения признака объективной стороны преступления.

Ранее автор придерживался несколько иной позиции. Также признавая дорожно-транспортное преступление видом дорожно-транспортного происшествия, он считал необходимым указать в его определении на наступление последствий, влекущих за собой уголовную ответственность, и на обязательное наличие вины в нарушении тех или иных правил, относящихся к обеспечению безопасности движения [10, с. 16]. В этой позиции В. В. Лукьянова выделим три момента. Первый: неточным является утверждение, что последствия влекут уголовную ответственность. Основанием последней выступает совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, а не только одного из них, в данном случае последствий. Второй: вина в неосторожных преступлениях вообще и неосторожных транспортных преступлениях в частности определяется не по отношению к деянию, а к наступившим последствиям. Это отражено в законодательной регламентации неосторожности, имевшей место как в УК РСФСР 1960 г. (ст. 9), так и в УК РФ (ст. 25). Третий: из понятия транспортного преступления необоснованно исклю-

чаются нарушения безопасности эксплуатации транспортного средства, его содержание ограничивается только нарушениями безопасности движения последнего. Как уже говорилось, безопасность эксплуатации транспорта – самостоятельный объект охраны; именно в связи с этим в диспозиции соответствующих уголовно-правовых норм (как утративших силу, так и действующих) говорится о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации.

Неудачным является определение дорожно-транспортного преступления, сформулированное Н. В. Якубенко. Под ним он предлагает понимать «...виновное общественно опасное деяние в сфере безопасности дорожного движения, повлекшее предусмотренные уголовным законом последствия» [11, с. 60]. Вместо определения социальной направленности деяния, указания на общественные отношения, которые терпят урон каждый раз при совершении подобного рода преступлений, автор говорит о сфере безопасности дорожного движения. Сфера – полисемантическое понятие, одно из его значений – область, пределы распространения чего-нибудь [12, с. 771]. Содержание этого термина не позволяет определить сущность рассматриваемого преступления, а лишь очерчивает границы, в пределах которых оно может совершаться. Вместе с тем следует заметить, что в сфере безопасности дорожного движения могут иметь место различного вида преступления, многие из которых не являются не только дорожно-транспортными, но и транспортными вообще. Кроме того, как и многие другие авторы, Н. В. Якубенко ограничивает содержание анализируемого понятия безопасностью движения, выводя за рамки охраняемого объекта безопасность эксплуатации транспортного средства.

Ограничения обратного порядка допускает Р. В. Скоморохов, определяя дорожно-транспортное преступление как «...подсистему транспортных преступлений, выделяемых по признаку образования дорожно-транспортного происшествия в связи с эксплуатацией механических транспортных средств (курсив наш. – Авт.)» [13, с. 24].

Своеобразную позицию по этому поводу высказывал А. И. Коробеев. Он писал, что «за-

кон, устанавливая уголовную ответственность за нарушение правил эксплуатации, имеет в виду только те из них, которые непосредственно регулируют безопасность движения» [14, с. 123]. По мнению А. И. Чучаева, это утверждение требует уточнения. «В данном случае автор широко трактует понятие эксплуатации, включая в него и движение транспортного средства. Между тем в практике встречаются ситуации, когда нарушаются лишь правила безопасности эксплуатации транспортного средства, которые в процессе движения последнего могут привести» к наступлению преступных последствий [15, с. 147].

И. А. Гумеров, как и Н. В. Якубенко, также включает в определение автотранспортного преступления понятие сферы применения указанного вида транспорта. Он предлагает под автотранспортным преступлением считать «... неосторожное посягательство на общественную безопасность в сфере (курсив наш. – Авт.) использования автомобильного или иного механического транспорта в качестве средства передвижения, выражающееся в сознательном или ином нарушении лицом, управляющим и эксплуатирующим транспортное средство, влекущем выход этого источника повышенной опасности из-под контроля управляющего им лица и причинения общественно опасных последствий, предусмотренных уголовным законом» [16, с. 11]. Во-первых, вряд ли корректно говорить о неосторожном посягательстве; в уголовном законе последнее употребляется как насильственное деяние (например, ст. 37 УК РФ), автотранспортное преступление таковым не является. Во-вторых, непонятно, кто имеется в виду, когда автор говорит о выступающем в качестве «лица, управляющего и эксплуатирующего транспортное средство», но при этом указывает, что транспортное средство выходит из-под контроля управляющего им лица.

Главное же заключается в двух других выделяемых автором обстоятельствах. Во-первых, вопреки его утверждению общественную безопасность в сфере использования автомобильного или иного механического транспорта можно нарушить и в результате совершения иного, а не только дорожно-транспортного преступления, например террористического акта, заведомо

ложного сообщения об акте терроризма и др. Они могут быть совершены в сфере использования, скажем, автомобильного пассажирского транспорта, в связи с этим нарушают общественную безопасность, но при этом не относятся к транспортным преступлениям. Во-вторых, «выход источника повышенной опасности из-под контроля управляющего им лица» не является имманентным свойством транспортного преступления. «Иногда действительно в силу неблагоприятных условий, дефицита времени, отсутствия должного мастерства или по другим причинам водитель не может контролировать либо прервать развитие событий, предотвратить наступление вредных последствий, но это не дает основания для подобного вывода. Нет, например, периода неуправляемости в ситуации, когда водитель, не убедившись в безопасности, начинает движение задним ходом и совершает наезд на потерпевшего. Аналогичное положение складывается и при перевозке пассажиров и т. д.» [17, с. 36, 37].

В.И. Жулев, подробно исследовавший этот вопрос, пишет: «... даже в тех случаях, когда “превосходящие силы” действительно нарушают управление транспортным средством, водитель, как правило, не лишается возможности влиять на ход дальнейших событий... Если даже согласиться с тем, что взаимодействие водителя и автомобиля носит дискретный характер и что их обособление в процессе дорожного движения влечет стохастическое развитие причинно-следственных связей, то это будет означать сведение роли водителя до уровня манекена» [18, с. 46, 47].

Дефиниций преступления, в которых предметом выступает водный транспорт, в литературе встречается немного. Например, С. Н. Захаров это деяние, скорее всего по аналогии с дорожно-транспортным, именовал водно-транспортным преступлением, определяя его как «... общественно опасное противоправное деяние (действие или бездействие), развившееся в неисполнении или ненадлежащем исполнении законов, специальных правил, положений и других нормативных актов, регулирующих безопасность движения и эксплуатации водного транспорта или ремонта транспортных

средств, путей, средств сигнализации и связи, и приведшее или заведомо могущее привести к несчастным случаям с людьми, кораблекрушению, аварии или иным тяжким последствиям» [19, с. 6]. В предлагаемом понятии водно-транспортного преступления выделим два обстоятельства, которые, на наш взгляд, вопреки мнению автора, не характеризуют всю совокупность преступлений, нарушающих безопасность функционирования водного транспорта. Так, неисполнение или ненадлежащее исполнение указанных нормативных правовых актов не присуще такому преступлению, как приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ, ст. 86 УК РСФСР). И в предыдущем, и в действующем Уголовном кодексе деяние в данном преступлении выражается не в нарушении соответствующих правил, а в разрушении, повреждении и т. д. транспортного средства, транспортных коммуникаций и других элементов транспортного комплекса, обеспечивающих его безопасное функционирование. Последствия водно-транспортного преступления очерчиваются автором исходя только из ст. 85 и 86 УК РСФСР (соответственно ст. 263 и 267 УК РФ), последствия других преступлений, нарушающих безаварийность судоходства, при этом игнорируются (гибель людей – ст. 213 УК РСФСР; вред здоровью людей или живым ресурсам моря – ст. 2231 УК РСФСР и др.). Кроме того, ряд преступлений, включаемых С. Н. Захаровым в число водно-транспортных, имеют формальный состав (ст. 129 и 204 УК РСФСР), поэтому в этом случае говорить о последствиях преступления вообще не приходится [19, с. 12, 13].

В литературе преступлениями, посягающими на безопасность мореплавания, предлагаются считать общественно опасные деяния (действие или бездействие), нарушающие установленные законом или иными нормативными актами порядок безопасного функционирования (движения или эксплуатации) морских транспортных средств, охрану человеческой жизни на море и окружающей морской среды [20, с. 10, 11]. Судя по перечисленным в определении последствиям, указанные преступления трактуются широко, в них включаются и деяния, которые, как нам

представляется, таковыми не являются (например, неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие).

Применительно к железнодорожному транспорту рассматриваемое преступление предлагается определять, например, «как виновно совершенное деяние, нарушающее требование безаварийного функционирования (конкретных безопасных условий движения и эксплуатации) железнодорожного транспорта как единого технологического комплекса, обеспечивающего осуществление перевозок пассажиров и грузов по единой сети железных дорог России, включая метрополитен, влекущие причинение смерти одному или нескольким лицам, существенный вред здоровью, имущественным отношениям, окружающей природной среде и другим жизненно важным интересам личности, общества и государства». В этом определении обращает на себя внимание чрезмерно широкий и достаточно неопределенный по содержанию круг преступных последствий (например, законодательство не знает такого вида последствия, как существенный вред здоровью). В то же время надо заметить, что выделение двух видов угроз (внутренних, проистекающих от лиц, управляющих железнодорожным транспортом, обслуживающих его, осуществляющих эксплуатацию и ремонт, т. е. отвечающих за безопасность его функционирования; внешних, охватывающих воздействие на безаварийную работу указанного транспорта лиц, которые по роду своей деятельности не имеют к нему отношения) безопасности функционирования транспорта вообще и железных дорог в частности, в целом соответствует природе контактов человека с транспортом. Однако надо иметь в виду, что механизм преступления, предусмотренного ст. 269 УК РФ, не вписывается в указанную формулу.

А. И. Коробеев, характеризуя транспортные правонарушения в целом, пишет: «Транспортные правонарушения – это предусмотренные административным или уголовным законодательством общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на установленные законом или иным нормативным актом порядок (курсив наш. – Авт.) безопасного функционирования (движения или эксплуатации)

механических транспортных средств» [21, с. 6]. На наш взгляд, в данном определении искажена сущность общественных отношений, нарушаемых транспортными правонарушениями вообще и транспортными преступлениями в частности. Объектом рассматриваемых преступлений не может выступать указанный порядок, под которым понимается: 1) правильное, налаженное состояние, расположение чего-нибудь; 2) последовательный ход чего-нибудь; 3) правила, по которым совершается что-нибудь; 4) военное построение; 5) числовая характеристика той или иной величины [12, с. 771]. Недаром в своих последующих работах автор не стал включать «порядок безопасности» в определение транспортного преступления [14, с. 56, 57].

На наш взгляд, законодатель, формируя гл. 27 УК РФ, в ее названии указал основной признак транспортных преступлений – нарушение ими безопасности движения и эксплуатации транспорта. Данное обстоятельство обоснованно некоторыми авторами включается в их дефиницию. Например, говорится, что «преступлением против безопасности движения или эксплуатации транспорта (транспортным преступлением) признается общественно опасное виновное посягательство на безопасность транспорта, причинившее предусмотренные уголовно-правовыми нормами вредные последствия» [22, с. 329]. При этом безопасность транспорта рассматривается как его интегрированное свойство, характеризующее такое состояние функционирования транспортной системы, которое обеспечивает неприкосновенность жизни и здоровья людей, целостность, сохранность материальных ценностей, окружающей среды, транспортных средств и коммуникаций. В целом соглашаясь с таким подходом к определению рассматриваемых преступлений, отметим, что необоснованно расширенными по содержанию представляются их последствия, понятие «вредные последствия» по объему и содержанию не равнозначно понятию «преступные последствия» (общественно опасные последствия), первое намного шире второго. В уголовно-правовых нормах закрепляются преступные, а не вредные последствия.

«Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортные преступления), – пишет А. Ш. Габдрахманов, – это предусмотренные в главе 27 УК РФ общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатации любого вида механического транспорта, повлекшие по неосторожности смерть человека, причинение вреда здоровью людей либо имущественного ущерба» [23, с. 7]. Если иметь в виду все преступления, указанные в данной главе, то утверждение автора неверно: относительно некоторых из них законодатель не указал последствия, сконструировав их конструкции как формальные (ст. 270 и 271 УК РФ).

На наш взгляд, транспортным преступлениям, исходя из механизма их совершения, имманентно присущи следующие признаки:

1) все они нарушают один и тот же видовой объект – безопасность движения или эксплуатации транспорта;

2) предметом преступления выступает транспорт как комплексная система или транспортное средство;

3) вред объекту преступления причиняется в результате нарушения условий обеспечения пассивной безопасности транспорта, создания внутренней или внешней угрозы безопасности функционирования механического транспортного средства, железных дорог, авиации, флота и метрополитена, магистральных трубопроводов;

4) причиняют указанные в законе преступные последствия;

5) совершаются в сфере:

а) сооружения транспорта – лицом, обязанным обеспечивать безопасность (пассивную безопасность, эксплуатационную надежность) транспорта при его строительстве;

б) взаимодействия человека с транспортом: при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта – работником транспорта, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – посторонним лицом, не исполняющим указанные функции (например, пешеходом, пассажиром и т. д.).

В своей совокупности эти признаки не только характеризуют как все транспортные преступления в целом, так и каждое в отдельности, позволяют отграничивать их, во-первых, от сходных преступлений (например, в ситуациях, когда транспортное средство используется в качестве орудия совершения преступления) и административных деликтов, не предусматривающих наступление последствий, указанных в соответствующих уголовно-правовых нормах.

Характеристика объекта транспортного преступления, имеющаяся в юридической литературе, отчасти отражается, как видно из изложенного, в дефиниции рассматриваемых преступлений. В последнее же время она в целом устоялась (хотя некоторые различия остались), может быть, и благодаря тому, что сам законодатель определил социальную сущность указанных преступлений как деяний, нарушающих безопасность движения и эксплуатации транспорта.

В литературе для обозначения объекта часто используется словосочетание «безопасность функционирования транспорта». В связи с этим А. И. Коробеев замечает, что «правильнее... было бы именовать всю совокупность указанных отношений “безопасностью транспортногопользования”. Но и при существующем подходе термином “безопасность функционирования транспорта” можно достаточно адекватно отразить всю специфику тех общественных отношений, которые составляют содержание рассматриваемого понятия» [24, с. 48, 49]. Однако надо отметить, что ранее сам же автор категорично утверждал: «...Общественная безопасность в качестве объекта транспортных преступлений означает совокупность охраняемых уголовным законом общественных отношений, обеспечивающих защиту интересов безаварийного функционирования транспортных средств, жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной среды. Понимаемая в таком ... смысле, общественная безопасность может быть сведена к формуле “безопасность функционирования транспорта”» [25, с. 530].

В литературе обозначилась проблема толкования содержания объекта транспортного преступления. Так, В. В. Клишкин считает, что применительно к автотранспортным престу-

плениям надо априори исходить из единства целей уголовно-правовой нормы (ст. 264 УК РФ) и нормы Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [26]. Автор утверждает, что понятие безопасности движения, данное в этом Законе, и содержание объекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, должны совпадать [27, с. 56]. Вряд ли можно согласиться с этим. И дело даже не в том, что в самом Законе имеется оговорка, согласно которой термины, применяемые в нем, используются только в целях данного нормативного правового акта. Проблема имеет сущностный характер и в первую очередь заключается в определении безопасности движения как состояния данного процесса, отражающего степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»). Оценивая данную дефиницию, Н. И. Исаев пишет: «Ядром всего закона является понятие безопасности дорожного движения как состояния в процессе движения транспортных средств защищенности участников складывающихся общественных отношений» [28, с. 82]. Как состояние процесса движения, так и степень защищенности по определению не обеспечиваются уголовным законом; следовательно, указанная дефиниция не может служить характеристикой объекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (к тому же, в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения», как подчеркивается и в самом его названии, речь идет только о дорожном движении; такой объект уголовно-правовой охраны, как безопасность эксплуатации транспорта, не рассматривается).

Кстати сказать, сам Н. И. Исаев при определении объекта указанного преступления не использует формулировку названного закона, а исходит из того, что оно нарушает «отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека в рамках соблюдения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» [28, с. 84]. С такой трактовкой непосредственного объекта можно было бы согласиться, поскольку она представляет собой модифицированный вариант известного толкования

данного элемента состава преступления как безопасности функционирования транспорта. Но автор выделяет дополнительный объект преступления, под которым предлагает считать жизнь и здоровье человека [28, с. 84]. Таким образом, отличие дополнительного непосредственного объекта от основного заключается в том, что в последнем случае терпит урон безопасность жизни и здоровья, тогда как в первом – непосредственно жизнь и здоровье. Подобное сочетание вряд ли допустимо (жизнь и здоровье как таковые охраняются нормами гл. 16 УК РФ), хотя автор полагает, что таким образом подчеркивается специфика данного состава преступления, заключающаяся в охране жизни и здоровья «человека, участвующего в рамках дорожного движения или эксплуатации транспортных средств». Кого понимать под последним, автор не разъясняет. Однако несколько ранее он пишет: «Закон (ст. 264 УК РФ. – Авт.) говорит о безопасности участников дорожного движения» [28, с. 83]. Однако такой подход, по нашему мнению, сужает границы действия указанной уголовно-правовой нормы. Согласно ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства. Поскольку первое и последнее понятия не вызывают сложностей в их толковании, выясним характеристику пешехода. В соответствии с Правилами дорожного движения (п. 1.2) говорится: «"Пешеход" – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства» [29]. Таким образом, понятие «участник дорожного движения» не охватывает весь круг лиц, которые могут быть потерпевшими в автотранспортном преступлении, например, при наезде на лиц, сидящих на скамейке у подъезда, и причинении

им предусмотренного уголовным законом вреда жизни или здоровью.

Надо сказать, что позиция Н. И. Исаева отражает ситуацию, в целом сложившуюся в литературе относительно возможности выделения дополнительного объекта в преступлениях, посягающих на общественную безопасность [30, с. 36]. В связи с этим А. И. Коробеев, на наш взгляд, обоснованно пишет: «Без причинения вреда всем тем объектам, которые криминалисты предлагают относить к дополнительным (жизнь, здоровье людей, имущество, окружающая природная среда), нет и не может быть посягательства на основной объект. Нельзя нарушить общественные отношения в сфере безопасного функционирования транспорта... не причинив какого-либо из перечисленных в диспозиции статей о транспортных преступлениях последствий или не создав угрозу их причинения. Если такие нарушения не привели к гибели людей, причинению вреда их здоровью, крушению, авариям или иным тяжким последствиям (либо не создали реальную угрозу наступления этих последствий), то поведение лица не рассматривается в качестве преступного. Прослеживается ... определенная зависимость между объектом преступления и его последствиями. Но это еще не дает оснований придавать каждому из таких последствий в отдельности значение дополнительного объекта. Безопасное функционирование транспорта в первую очередь и главным образом направлено на предотвращение вреда личности, имуществу, окружающей среде, следовательно, причинение такого вреда является в то же время посягательством на указанный характер функционирования» [24, с. 530, 531]. Добавим, что выделение дополнительного объекта выхолащивает понятия «общественная безопасность» в целом и «безопасность движения или эксплуатации транспорта» в частности, делает их бессодержательными.

Как указывалось, предметом рассматриваемых преступлений выступает транспорт или транспортное средство. В целом транспорт понимается двояко: во-первых, как одна из важнейших отраслей материального производства, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов; во-вторых, как комплексная система

– совокупность всех видов путей сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения из одного места в другое. Именно в последнем значении это понятие употребляется в уголовном законе. В гл. 27 УК РФ выделяются воздушный, железнодорожный, морской и внутренний водный транспорт, метрополитен, магистральные трубопроводы. Транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации и связи, транспортное оборудование и транспортные коммуникации, о которых говорится в ст. 267 УК РФ, выступают элементами транспорта; в другом качестве они могут характеризовать иное преступление, а не транспортное.

Нормами гл. 27 УК РФ не охраняется безопасность функционирования так называемого технологического транспорта. Этот вид транспорта выполняет чисто производственные функции, связан с технологическим процессом. Учеными высказывалось мнение о необходимости включения технологического транспорта в предмет транспортных преступлений, но оно не получило поддержки [31, с. 10]. А. И. Чучаев в связи с этим пишет: «Происшествия на нем (на технологическом транспорте. – Авт.) не связаны с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации, они обусловлены игнорированием соответствующих правил производства определенных работ, техники безопасности или иных правил охраны труда. Действия виновных подлежат квалификации по статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за несоблюдение этих правил, а в соответствующих случаях – за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества» [15, с. 63].

Следует отметить, что помимо приведенных выше значений слова «транспорт» он также понимается, во-первых, широко – как производственно-технологический комплекс, включающий: а) инфраструктуру – транспортные сети или пути сообщения (железнодорожные пути, воздушные коридоры, мосты тоннели и т. д.); б) транспортные средства (поезда, самолеты и др.); в) управление, т. е. контроль над системой

(светофоры, стрелки на железнодорожных путях, управление воздушным движением и т. д.); г) правила функционирования транспорта. В узком смысле транспорт рассматривается как синоним слова «транспортное средство». В литературе это вызвало споры. Так, утверждается, что в Уголовном кодексе это понятие употребляется в его узком значении, т. е. в смысле транспортного средства [32, с. 459]; другие же, наоборот, полагают, что законодатель использует термин «транспорт» в его широком значении [33, с. 11].

В ст. 263 УК РФ законодатель употребляет указанное понятие в широком смысле слова, такой его подход вполне объясним, согласуется с особенностями функционирования железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена, требующего наличия целого производственно-технологического комплекса. Уголовный закон охраняет работу всего указанного комплекса, а не только транспортного средства. «Там же, где под охрану поставлено безаварийное функционирование транспортного средства как такового, законодатель в качестве предмета указывает не транспорт, а транспортное средство» [15, с. 62].

Транспортное средство названо в качестве предмета преступления в ст. 264 УК РФ. В этом случае речь идет о механическом транспортном средстве; некоторые его виды перечислены в указанной статье – автомобиль, трамвай, другое механическое транспортное средство. Понятие последнего раскрывается в примечании к ст. 264 УК РФ. В ней говорится: «Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье и статье 2641 ... Кодекса понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право».

В последнее время в литературе разворачивается дискуссия о значении транспортного средства в составе транспортного преступления. Большинство авторов продолжают утверждать, что оно признается предметом преступления

[34, с. 419]; другие же его считают орудием преступления [28, с. 84]. По нашему мнению, вторая точка зрения не согласуется с доктриной уголовного права, выделяющего такой признак объективной стороны только в умышленных преступлениях. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «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» говорится (п. 30): «При совершении преступления лицом, признанным виновным в содеянном по статье 264 УК РФ, транспортное средство не может быть признано орудием преступления» [35].

Н.И. Исаев, не соглашаясь ни с одной из указанных позиций, утверждает, что механическое транспортное средство представляет собой особый источник повышенной опасности [28, с. 84, 85]. В этом случае, на наш взгляд, имеет место логическая ошибка, называемая подменой тезиса. Определение свойства механического транспортного средства отнюдь не означает, какую роль оно играет в составе преступления: предмета, орудия или какого-либо другого.

Помимо транспорта и транспортного средства в качестве предмета преступления выступает магистральный трубопровод. По нему транспортируется нефть, природный газ, нефтепродукты, нефтяной и искусственный углеводородные газы, нестабильный бензин и конденсат. Отдельно выделяются магистральные аммиакопроводы. В состав трубопроводов входят:

1) трубопровод (от места выхода подготовленной к транспорту товарной продукции до мест переработки и отгрузки нефти, потребления нефтепродуктов или перевалки их на другой вид транспорта и реализации газа, в том числе сжиженного, потребителям) с ответвлениями и лупингами, запорной арматурой, переходами через естественные и искусственные препятствия, узлами подключения насосных и компрессорных станций, узлами пуска и приема очистных и диагностических устройств, узлами измерения количества продукции, конденсатосборниками, устройствами для ввода ин-

гибиторов гидратообразования, узлами спуска продукции или продувки газопровода;

2) установки электрохимической защиты трубопроводов от коррозии, линии и сооружения технологической связи, средства телемеханики трубопроводов;

3) линии электропередачи, предназначенные для обслуживания трубопроводов, устройства электроснабжения и дистанционного управления запорной арматурой и установками электрохимической защиты трубопроводов;

4) противопожарные средства, противозерозионные и защитные сооружения трубопроводов;

5) емкости для хранения и разгазирования конденсата, земляные амбары для аварийного выпуска продукции;

6) сооружения линейной службы эксплуатации трубопроводов;

7) вдольтрассовые проезды и переезды через трубопроводы, постоянные дороги, вертолетные площадки, расположенные вдоль трассы трубопровода, и подъезды к ним, опознавательные и сигнальные знаки местонахождения трубопроводов, сигнальные знаки при пересечении трубопроводами внутренних сухоходных путей;

8) головные и промежуточные перекачивающие, наливные насосные и напоропонижающие станции, резервуарные парки, очистные сооружения;

9) компрессорные и газораспределительные станции;

10) станции подземного хранения газа, нефти и нефтепродуктов;

11) автомобильные газонаполнительные станции;

12) наливные и сливные эстакады и причалы;

13) пункты подогрева нефти и нефтепродуктов.

Вспомогательный и складской трубопроводы не относятся к магистральным, следовательно, не могут признаваться предметом преступления по ст. 269 УК РФ.

По поводу определения магистрального трубопровода как предмета преступления,

предусмотренного ст. 269 УК РФ, в литературе нет единой точки зрения. Например, при его трактовке А. И. Чучаев исходит из приведенных выше Правил охраны магистральных трубопроводов, т. е. делает это так же, как и в отношении предмета других транспортных преступлений поступают все авторы [17, с. 50]. А. И. Коробеев полагает, что А. И. Чучаев, определяя предмет рассматриваемого преступления, чрезмерно расширяет его [24, с. 231]. Д. А. Семенов, проанализировав доводы указанных авторов, приходит к выводу, что позиция второго предпочтительнее, основана на нормативном материале, исходящем при определении элементов магистрального трубопровода из его комплексного характера [36, с. 397]. Нарушение одного из элементов системы может повлечь за собой аварию всего комплекса, его разрушение, сопровождаемое разбросом осколков металла и грунта, возгоранием продукта, открытым огнем и термическим воздействием пожара, взрывом газозооной смеси, уничтожением или повреждением зданий, сооружений, установок, выбросами токсичной продукции и т. д. А. И. Коробеев говорит о каких-то наиболее важных элементах комплекса (хотя такого деления в нормативных актах, действующих в сфере трубопроводного транспорта, не выделяют) и приводит некоторые из них, при этом оставляя перечень их видов открытым.

В. И. Жулев скептически воспринимает нарушение безопасности трубопроводного транспорта транспортным преступлением. «Действительно, трубопроводы отнесены к одной из разновидностей транспортных средств, так как по ним перекачиваются (транспортируются) газообразные и жидкие вещества. Но эта транспортировка осуществляется в изолированном от внешнего мира пространстве (по трубе), она никак не связана с одновременным перемещением в этом пространстве людей и не может поставить их в опасное положение непосредственно состоянием движения. Опасность заключена в самом транспортируемом веществе в силу его пожаро-, взрыво- и экологической опасности. Поэтому отнесение этой статьи (ст. 269 УК РФ. – Авт.) к гл. 27 УК условно настолько, насколько условно приравнивание трубопроводов

к традиционным видам транспорта» [37, с. 31]. Очевидно, что специфичность функционирования трубопроводного транспорта не может служить основанием для признания необоснованным отнесения нарушений его безопасности к числу транспортных деяний. Нетрадиционные виды транспорта в настоящее время все больше проникают в нашу жизнь, и вскоре может встать вопрос об охране безопасности их функционирования, например, маглева (от англ. «magnetic levitation» – магнитная левитация), или поезда на магнитной подушке, он удерживается над полотном дороги, движется и управляется за счет электромагнитного поля.

Механизм причинения вреда объекту транспортных преступлений своеобразен. Во-первых, он может охватывать нарушения условий обеспечения пассивной безопасности транспорта. Такой вывод можно сделать исходя из ст. 269 УК РФ, где в качестве одного из деяния называется нарушение правил безопасности при строительстве магистрального трубопровода. Причем надо иметь в виду, что строительство предполагает не только сооружение трубопровода, но и его проектирование, реконструкцию, а также испытание на прочность и проверку на герметичность в соответствии с рабочим проектом [38]. Во-вторых, указанный механизм может включать создание внутренней или внешней угрозы безопасности функционирования механического транспортного средства, железных дорог, авиации, флота и метрополитена, трубопровода.

В литературе высказано сомнение, что нарушения условий пассивной безопасности трубопроводного транспорта можно отнести к признакам транспортного преступления. Так, И. Н. Кременов в период действия УК РСФСР относил указанное деяние к преступлениям против основ хозяйственной мощи страны, предлагал закрепить нормы об ответственности за данное преступление в ст. 861 Уголовного кодекса [39, с. 12]. А. Н. Макеев полагает, что в этом случае корректнее вести речь о преступлении против техногенной безопасности и предлагает в связи с этим сформировать новую гл. 241 УК РФ с аналогичным названием [40, с. 8]. А. Л. Кругликов юридическую природу рас-

сма триваемого деяния определяет иначе, полагая, что ст. 269 УК РФ содержит 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 [41, с. 423]. Другими словами, преступление, предусмотренное ст. 269 УК РФ, предлагается признавать специальным видом нарушения правил охраны труда. Вряд ли можно согласиться с таким толкованием нормы. Во-первых, в указанных статьях преступление описывается по-разному. Так, в ст. 143 УК РФ говорится о нарушении правил техники безопасности и иных правил охраны труда, тогда как в двух других статьях речь идет о нарушении безопасности. Во-вторых, преступление, предусмотренное ст. 143 УК РФ, нарушает конституционное право лица на безопасные условия труда, тогда как нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных и иных работ – общественную безопасность; нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов – безаварийную работу транспорта. В-третьих, в ст. 143 и 216 УК РФ, в отличие от ст. 269 УК РФ, не говорится о нарушении правил эксплуатации и ремонта. А указание в последней из них на нарушение правил безопасности, как уже указывалось, вызвано необходимостью обеспечения пассивной безопасности трубопроводного транспорта; иначе говоря, безопасность функционирования этого вида транспорта уголовным законом обеспечивается на более ранних этапах – с момента проектирования и сооружения трубопровода, его испытания.

А. И. Коробеев считает, что с некоторыми натяжками можно признать, что преступление нарушает общественные отношения в сфере обеспечения безопасных условий строительства, эксплуатации или ремонта магистральных трубопроводов [24, с. 230]. Как нам кажется, автор допускает фактическую неточность: закон не говорит о безопасных условиях строительства, эксплуатации и ремонта, в указанной статье речь идет о нарушении правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов, что, разумеется, не одно и то же.

Все транспортные преступления причиняют общественно опасные последствия, предусмотренные уголовным законом. В первую очередь выделяются последствия в виде физического вреда здоровью (причинение смерти, вреда здоровью); в ряде норм в качестве последствий указан материальный ущерб. Именно по этому признаку транспортные преступления отличаются от соответствующих административных деликтов. В ст. 270 и 271 УК РФ закреплены формальные составы преступления, но они не имеют административно-правовых аналогов.

Особенности механизма причинения вреда безопасности функционирования транспорта предполагают и специфику субъектного состава транспортных преступлений. В зависимости от вида угрозы безаварийности судоходства, железных дорог, гражданской авиации, метрополитена и трубопроводного транспорта им может быть: 1) работник транспорта; 2) пешеход, пассажир или иной участник движения; 3) лицо, которое не относится ни к первой, ни ко второй группе (например, при приведении в негодность транспортных средств и путей сообщения); 4) лица, ответственные за безопасность при строительстве, эксплуатации и ремонте магистрального трубопровода.

Таким образом, можно заключить:

1) под транспортным преступлением понимается общественно опасное виновное деяние, совершаемое в сфере взаимодействия человека с транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта – работником транспорта, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – посторонним лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как комплексной системы или транспортного средства либо условий обеспечения пассивной безопасности транспорта при сооружении транспорта (лицом, обязанным обеспечивать безопасность (пассивную безопасность, эксплуатационную надежность) транспорта при его строительстве), влекущее предусмотренные в законе преступные последствия.

2) к числу указанных преступлений законодатель отнес:

– нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ);

– неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ст. 263.1 УК РФ);

– нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);

– недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);

– приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);

– нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ);

– нарушение правил при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ);

– неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ);

– нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ);

– нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ).

Кроме того, в гл. 31 УК РФ выделяются: а) нарушения правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350); б) нарушение правил полетов или подготовки к ним (ст. 351); в) нарушение правил кораблевождения (ст. 352). Однако в силу прямого указания закона (ст. 331 УК РФ) эти деяния посягают на установленный порядок прохождения военной службы.

В доктрине уголовного права, помимо указанных выше, к числу транспортных относят:

1) неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166 УК РФ);

2) угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК РФ);

3) пиратство (ст. 227 УК РФ) [24, с. 246–305];

4) нарушение правил перевозки взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий (ст. 218 УК РФ);

5) загрязнение морской среды (ст. 252 УК РФ);

6) диверсию (ст. 281 УК РФ) [37, с. 30].

Отнесение указанных деяний к числу транспортных вызывает большие сомнения, в их характеристике отсутствуют признаки, присущие этим преступлениям.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957. С. 24.
2. Никифоров Б. С. Объект преступления. М., 1960. С. 25.
3. Куринов Б. А. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте. М., 1957. С. 12.
4. Куринов Б. А. Квалификация транспортных преступлений. М., 1965. С. 19.
5. Маландин И. Г. Происшествия и правонарушения на автотранспорте и городском электротранспорте в СССР. Саратов, 1968. С. 106.
6. Кузьмина А. С. Борьба с автотранспортными преступлениями. Омск, 1981. С. 15.
7. Перфилов В. П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Алма-Ата, 1966. С. 98.
8. Валиев М. Ответственность за преступления на автотранспорте по уголовному кодексу Казахской ССР: дис. ... канд. юрид. наук. Алма-Ата, 1966. С. 98.
9. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. М., 1983. С. 34, 39.
10. Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 16.

11. Якубенко Н.В. Правоотношения и юридическая ответственность в антропотехнической системе «дорожное движение». Тюмень, 2000. С. 55; Якубенко Н. В., Коленко А. Д. Дорожно-транспортные происшествия: понятие, квалификация, наказание. Владивосток, 2001. С. 60.
12. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. С. 771.
13. Кравцов А. Ю., Сирохин А. И., Скоморохов Р. В., Шиханов В. Н. Дорожно-транспортная преступность. СПб., 2011. С. 24.
14. Коробеев А. И. Транспортные преступления. Владивосток, 1992. С. 123.
15. Чучаев А. И. Расследование и предупреждение дорожно-транспортных происшествий, крушений железнодорожного транспорта и авиационных катастроф. М., 2014. С. 147.
16. Гумеров И. А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2004. С. 11.
17. Чучаев А. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Научно-практический комментарий. Ульяновск, 1997. С. 36–37.
18. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. М., 1989. С. 46–47.
19. Захаров С. Н. Водно-транспортные преступления: расследование и предупреждение. М., 1977. С. 6.
20. Коробеев А. И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР. Владивосток, 1984. С. 10, 11.
21. Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990. С. 6.
22. Уголовное право. Особенная часть / под ред. А. И. Чучаева. М., 2015. С. 329.
23. Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007. С. 7.
24. Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. М., 2015. С. 48–49.
25. Полный курс уголовного права: в 5 т / под ред. А. И. Коробеева. Т. IV: Преступления против общественной безопасности. СПб., 2008. С. 530.
26. СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
27. Климкин В. В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 56.
28. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2011. С. 82.
29. САПП РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; СЗ РФ. 2015. № 27. Ст. 4083.
30. Балашов С. К., Иванов В. Д. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ростов-На-Дону, 2005. С. 36; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. В. М. Лебедева. М., 2009. С. 740, 743, 747, 748, 752; Практический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. Х. Д. Аликперова, Э. Ф. Побегайло. М., 2001. С. 660, 663, 666, 667; Осадчий Н. В. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 10.
31. Белокобыльский Н. Н. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. С. 10.
32. Российское уголовное право: курс лекций. В 8 т. Т. 5 / под ред. А.И. Коробеева. Владивосток, 2001. С. 459
33. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений. М., 2011. С. 11.
34. Уголовное право России. Части Общая и Особенная / отв. ред. А.И. Рарог. М., 2013. С. 419.
35. Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.
36. Семенов Д. А. Уголовно-правовое обеспечение целостности трубопроводов в свете положений Федерального закона от 30 декабря 2006 г. // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы Пятой Международной научно-практической конференции 24–25 января 2008 г. М., 2008. С. 397.
37. Жулев В. И. Транспортные преступления. С. 31.

38. Строительные нормы и правила. Магистральные трубопроводы. СНиП 2.05.06-85.
39. Кременов И. Н. Уголовно-правовая охрана нормальной деятельности магистрального трубопроводного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Томск, 1985. С. 12.
40. Makeev A. N. Преступления, посягающие на общественные отношения в сфере техногенной безопасности, и их предупреждение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2013. С. 8.
41. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: постатейный. М., 2005. С. 423.

REFERENCES

1. Alekseev N. S. Transportnye prestupleniya. L., 1957. S. 24.
2. Nikiforov B. S. Ob'ekt prestupleniya. M., 1960. S. 25.
3. Kurinov B. A. Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil dvizheniya na avtotransporte. M., 1957. S. 12.
4. Kurinov B. A. Kvalifikatsiya transportnykh prestuplenii. M., 1965. S. 19.
5. Malandin I.G. Proisshestviya i pravonarusheniya na avtomototransporte i gorodskom elektrotransporte v SSSR. Saratov, 1968. S. 106.
6. Kuz'mina A. S. Bor'ba s avtotransportnymi prestupleniyami. Omsk, 1981. S. 15.
7. Perfilov V. P. Teoreticheskie i prakticheskie voprosy ugolovno-pravovoi kvalifikatsii narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Alma-Ata, 1966. S. 98.
8. Valiev M. Otvetstvennost' za prestupleniya na avtomototransporte po ugolovnomu kodeksu Kazakhskoi SSR: dis. ... kand. yurid. nauk. Alma-Ata, 1966. S. 98.
9. Luk'yanov V. V. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya. M., 1983. S. 34, 39.
10. Luk'yanov V. V. Problemy kvalifikatsii dorozhno-transportnykh prestuplenii. M., 1979. S. 16.
11. Yakubenko N. V. Pravootnosheniya i yuridicheskaya otvetstvennost' v antropotekhnicheskoi sisteme «dorozhnoe dvizhenie». Tyumen', 2000. S. 55; Yakubenko N. V., Kolenko A. D. Dorozhno-transportnye proisshestviya: ponyatie, kvalifikatsiya, nakazanie. Vladivostok, 2001. S. 60.
12. Ozhegov S. I., Shvedova N. Yu. Tolkovyi slovar' russkogo yazyka. S. 771.
13. Kravtsov A. Yu., Sirokhin A. I., Skomorokhov R. V., Shikhanov V. N. Dorozhno-transportnaya prestupnost'. SPb., 2011. S. 24.
14. Korobeev A. I. Transportnye prestupleniya. Vladivostok, 1992. S. 123.
15. Chuchaev A. I. Rassledovanie i preduprezhdenie dorozhno-transportnykh proisshestvii, krushenii zheleznodorozhnogo transporta i aviatsionnykh katastrof. M., 2014. S. 147.
16. Gumerov I. A. Kriminologicheskaya kharakteristika prestupnogo narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv i ego preduprezhdenie: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Kazan', 2004. S. 11.
17. Chuchaev A. I. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta. Nauchno-prakticheskii kommentarii. Ul'yanovsk, 1997. S. 36–37.
18. Zhulev V. I. Preduprezhdenie dorozhno-transportnykh prestuplenii. M., 1989. S. 46–47.
19. Zakharov S. N. Vodno-transportnye prestupleniya: rassledovanie i preduprezhdenie. M., 1977. S. 6.
20. Korobeev A. I. Ugolovno-pravovaya okhrana bezopasnosti moreplavaniya v SSSR. Vladivostok, 1984. S. 10, 11.
21. Korobeev A. I. Transportnye pravonarusheniya: kvalifikatsiya i otvetstvennost'. M., 1990. S. 6.
22. Ugolovnoe pravo. Osobennaya chast' / pod red. A.I. Chuchaeva. M., 2015. S. 329.
23. Gabdrakhmanov A. Sh. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta (ugolovno-pravovye i kriminologicheskie aspekty): avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Kazan', 2007. S. 7.
24. Korobeev A. I. Transportnye prestupleniya i transportnaya prestupnost'. M., 2015. S. 48–49.
25. Polnyi kurs ugolovnogo prava: v 5 t / pod red. A. I. Korobeeva. T. IV: Prestupleniya protiv obshchestvennoi bezopasnosti. SPb., 2008. S. 530.
26. SZ RF. 1995. № 50. St. 4873.
27. Klimkin V. V. Ugolovno-pravovaya kharakteristika prestuplenii, svyazannykh s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya, i ikh kvalifikatsiya: dis. ... kand. yurid. nauk. M., 2004. S. 56.

28. Isaev N. I. Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv. M., 2011. S. 82.
29. SAPP RF. 1993. № 47. St. 4531; SZ RF. 2015. № 27. St. 4083.
30. Balashov S. K., Ivanov V. D. Ugolovno-pravovaya okhrana bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo transporta. Rostov-Na-Donu, 2005. S. 36; Kommentarii k Ugolovnomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii / pod red. V.M. Lebedeva. M., 2009. S. 740, 743, 747, 748, 752; Prakticheskii kommentarii k Ugolovnomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii / pod red. Kh. D. Alikperova, E. F. Pobegailo. M., 2001. S. 660, 663, 666, 667; Osadchii N.V. Ugolovno-pravovye sredstva obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: problemy teorii i praktiki: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. M., 2008. S. 10.
31. Belokobyl'skii N. N. Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo transporta. S. 10.
32. Rossiiskoe ugolovnoe pravo: kurs lektsii. V 8 t. T. 5 / pod red. A.I. Korobeeva. Vladivostok, 2001. S. 459.
33. Pikurov N. I. Kvalifikatsiya transportnykh prestuplenii. M., 2011. S. 11.
34. Ugolovnoe pravo Rossii. Chasti Obshchaya i Osobennaya / otv. red. A.I. Rarog. M., 2013. S. 419.
35. Byulleten' Verkhovnogo Suda RF. 2009. № 2.
36. Semenov D.A. Ugolovno-pravovoe obespechenie tselostnosti truboprovodov v svete polozhenii Federal'nogo zakona ot 30 dekabrya 2006 g. // Ugolovnoe pravo: strategiya razvitiya v XXI veke: materialy Pyatoi Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii 24–25 yanvarya 2008 g. M., 2008. S. 397.
37. Zhulev V. I. Transportnye prestupleniya. S. 31.
38. Stroitel'nye normy i pravila. Magistral'nye truboprovody. SNIIP 2.05.06-85.
39. Kremenov I. N. Ugolovno-pravovaya okhrana normal'noi deyatelnosti magistral'nogo truboprovodnogo transporta: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Tomsk, 1985. S. 12.
40. Makeev A. N. Prestupleniya, posyagayushchie na obshchestvennye otnosheniya v sfere tekhnogennoi bezopasnosti, i ikh preduprezhdenie: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Saratov, 2013. S. 8.
41. Kommentarii k Ugolovnomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii: postateinyi. M., 2005. S. 423.