

На правах рукописи

Пожарский Александр Юрьевич

**Система норм о транспортных преступлениях
в уголовном праве России (становление и развитие)**

12.00.08 — Уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва - 2016

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»

Научный руководитель: доктор юридических наук, доцент
Соктоев Зорикто Борисович

Официальные оппоненты: **Коробеев Александр Иванович**,
доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, Дальневосточный федеральный университет, заведующий кафедрой уголовного права и криминологии

Белокобыльский Николай Николаевич,
кандидат юридических наук, доцент, Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, доцент кафедры уголовного права и криминологии юридического факультета

Ведущая организация: **Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя**

Защита диссертации состоится «23» июня 2016 г. в «12:00» на заседании диссертационного совета на базе Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 123993, Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9 , зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА).

Полный текст диссертации, автореферат диссертации, а также отзыв научного руководителя размещены на сайте Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА): <http://msal.ru/general/academy/councils/collab/>.

Автореферат разослан « ____ » _____ 2016 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
доктор юридических наук, доцент

Соктоев Зорикто Борисович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена рядом обстоятельств. Во-первых, транспорт, оказывая существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития страны в целом и ее регионов, относится к числу отраслей повышенной опасности. При этом в России его аварийность остается на высоком уровне, последствия которой тяжелым бременем ложатся на экономику страны. По оценкам экспертов, приводимым в печати, только дорожно-транспортные происшествия наносят экономике РФ ущерб, оцениваемый в 4–5% валового национального продукта (по другим странам этот показатель составляет 1–3%). На протяжении ряда лет число потерпевших от нарушений безопасности функционирования железных дорог, авиации, судоходства, метрополитена, автотранспорта, городского электротранспорта, магистральных трубопроводов практически не уменьшается и ежегодно составляет более 30 тыс. чел., при этом более 10 тыс. чел. гибнет, более 16 тыс. чел. причиняется тяжкий вред здоровью. Среди погибших более 12 тыс. – женщины, более 3 тыс. – несовершеннолетние. Последний показатель в 4–6 раз превышает аналогичный показатель в промышленно развитых странах. Учитывая, что среди лиц, смертельно травмированных в дорожно-транспортных происшествиях, свыше 70% находились в трудоспособном возрасте, фактический экономический ущерб включает и невозполнимые потери, связанные с непроизведенным интеллектуальным и материальным продуктом. Как утверждают эксперты, автомобили оказываются в 20 раз опаснее несанкционированного доступа к огнестрельному оружию.

Во-вторых, из 54 577 чел., в отношении которых расследовались дела о преступлениях, предусмотренных нормами гл. 27 Уголовного кодекса РФ, например, в 2015 г. в состоянии алкогольного опьянения находился 34 171 чел., в состоянии наркотического опьянения – 547 чел. Эти данные наглядно свидетельствуют о том, что больше половины лиц, управляя транспортным средством или выполняя работу по безопасности транспорта, по своему состоянию не могли надлежащим образом обеспечить его безаварийность.

В-третьих, увеличение количества транспортных средств, причем не только автомобилей, намного опережает становление соответствующей транспортной инфраструктуры, что создает дополнительные предпосылки для ухудшения ситуации с аварийностью и, как следствие, необходимости принятия дополнительных организационных, экономических и правовых мер. Достаточно сказать, что при увеличении, например, протяженности автомобильных дорог общего пользования за последние 10 лет на 15%, автомобильный парк вырос почти в два раза. Проблема дорожно-транспортного травматизма в России в последнее время приобрела общегосударственный характер, требует принятия комплекса мер, в том числе и правовых.

В-четвертых, основные проблемы аварийности транспорта в той или иной степени являются следствием общей ситуации в стране. Транспортный процесс, выступая одним из общих условий производства и составной частью обеспечения жизнедеятельности общества, отражает все его болезни. Факторы, влияющие на безопасность функционирования железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта, метрополитена, автотранспорта, городского электротранспорта и магистральных трубопроводов, разнообразны, но основные из них, определяющие причины высокого уровня аварийности относятся к системе государственного управления: регулирование и контроль за деятельностью транспортных организаций; отсутствие эффективных механизмов реализации государственной политики в сфере безопасности деятельности транспорта; механизмов финансирования и стимулирования деятельности по снижению аварийности на федеральном и региональном уровнях.

Приведенные обстоятельства свидетельствуют о том, что для противодействия нарушениям безопасности движения и (или) эксплуатации транспорта либо условий указанной безопасности требуется принятие комплекса мер, среди которых немаловажное значение имеют правовые средства, в том числе и уголовно-правовые.

Настоящее исследование не охватывает всех проблем, относящихся к уголовно-правовой охране безопасности функционирования транспорта, а ог-

раничивается лишь теми вопросами, которые представляются наиболее проблемными и концептуальными для формирования системы норм о транспортных преступлениях. Данное обстоятельство предопределило структуру диссертации. Каждый из отмеченных в работе аспектов, в частности относительно характеристики отдельных составов транспортных преступлений, отграничений их друг от друга, а также от иных преступлений, например против личности или против общей безопасности, легальной и судебной пенализации и т.д., требуют дополнительного и самостоятельного изучения.

Изложенное обуславливает актуальность темы диссертационного исследования, ее выбор диссертантом, постановку соответствующих цели и задач, требующих своего решения.

Степень научной разработанности. Следует отметить, что транспортным преступлениям в литературе уделяется достаточно большое внимание. Учеными исследуются вопросы уголовной политики в области криминализации и пенализации деяний, посягающих на безопасность функционирования железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта, метрополитена, автотранспорта и городского электротранспорта, магистральных трубопроводов, социальной обусловленности норм о транспортных преступлениях (А.И. Коробеев, М.Э. Авдалян и др.); дается анализ конкретных видов транспортных преступлений (О.Н. Бондарчик, Л.В. Гридасова, А.В. Грибков, И.А. Дришлюк, В.В. Иванова, И.В. Коришева, Н.И. Пикуров, А.И. Плотников, А.Г. Рублев, З.Б. Соктоев и др.) либо группы преступлений, например посягающих на безопасность функционирования железнодорожного транспорта (М.М. Колчин, Л.В. Любимов и др.). Ряд работ посвящен уголовно-правовым и криминологическим проблемам аварийности транспорта (К.Н. Терентьев, А.И. Чучаев и др.), пенализации (Е.М. Щербина и др.), причинности в данных преступлениях (З.Б. Соктоев и др.). Исследовались и другие вопросы ответственности и наказания как самостоятельно, так и при анализе смежных проблем (например, преступлений против общественной безопасности, конвенциональных преступлений и т.д.). Больше всего диссертационных исследований, моно-

графий и учебных пособий посвящено проблемам уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления. Написанные в разное время на основании разных Уголовных кодексов, эти работы не утратили своего значения как для доктрины уголовного права, так и правоприменительной практики.

В то же время следует заметить, что собственно о системе норм о транспортных преступлениях издана всего одна работа монографического уровня (Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957). Она сыграла свою роль при подготовке Уголовного кодекса РСФСР 1960 г., используется современными авторами при исследовании практически всех проблем транспортных преступлений. Однако в настоящее время существенно изменился характер транспортной системы страны, появились новые виды транспорта, угрозы аварийности значительно трансформировались. Учение о транспортных преступлениях и транспортной преступности приобрело более фундаментальный вид, учитывает мировые тенденции уголовно-правового воздействия на преступления, посягающие на безопасность транспорта (транспортного средства). Вместе с тем многие проблемы пока остаются нерешенными либо вызывают дискуссии в науке, среди них понятие и признаки транспортного преступления, круг его видов, угрозы безаварийности транспорта и их отражение в уголовном законодательстве и др.

Объект и предмет исследования. *Объектом* диссертационного исследования выступает совокупность общественных отношений, обуславливающая необходимость формирования научно обоснованной системы уголовно-правовых норм о преступлениях, посягающих на безопасность функционирования транспорта (транспортных средств), на основе существующих угроз безаварийности его (их) работы.

Предметом диссертационного исследования являются:

- нормы дореволюционного уголовного законодательства России, а также нормативные правовые акты СССР и РСФСР;
- уголовное законодательство Российской Федерации, регулирующее ответственность за транспортные преступления;

- нормы иных отраслей права, регулирующих отношения в сфере функционирования транспорта;
- нормы уголовного законодательства зарубежных государств, регулирующее ответственность за транспортные преступления;
- научные публикации (монографии, статьи, диссертационные исследования, учебная литература), в которых затрагиваются вопросы характеристики транспортных преступлений и уголовной ответственности за их совершение;
- судебная практика применения норм о преступлениях, посягающих на безопасность железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта, метрополитена, автотранспорта, городского электротранспорта, магистрального трубопровода, и статистические данные об этих деяниях.

Цели и задачи исследования. *Целями* диссертационной работы выступают разработка общего понятия транспортного преступления, определения его видов и формирование системы уголовно-правовых норм об ответственности за нарушения безопасности железных дорог, авиации, судоходства, метрополитена, автотранспорта и городского электротранспорта, магистрального трубопровода.

Указанные цели обусловили постановку и решение следующих *задач*:

- исследовать общее понятие транспортного преступления, выделить основные его признаки и определить виды;
- выявить существенные черты указанных преступлений, позволяющие выделить их в самостоятельную группу среди деяний, посягающих на общественную безопасность;
- сформулировать дефиницию транспортного преступления;
- классифицировать виды транспортных преступлений;
- рассмотреть генезис и эволюцию норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России;
- выявить тенденции в формировании системы норм о транспортных преступлениях в уголовном законодательстве зарубежных стран;

– сформировать систему уголовно-правовых норм о транспортных преступлениях исходя из угроз безопасности функционирования транспорта (транспортных средств), разработать их дефиниции;

– сформулировать теоретические положения о наиболее дискуссионных вопросах толкования и применения уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления.

Методология и методика исследования. В качестве методологической основы диссертационного исследования выступают диалектический, догматический (формально-логический), системный, сравнительно-правовой, историко-правовой и другие методы исследования.

Теоретическая и правовая основы работы. *Теоретическую базу* диссертации составляют научные труды в области истории, общей теории права, уголовного и административного права, криминологии. В частности, использованы работы Н.С. Алексеева, С.К. Балашова, Н.Н. Белокобыльского, О.Н. Бондарчик, А.Ш. Габрахманова, И.А. Гумерова, М.С. Гринберга, И.А. Дришлюка, А.П. Дмитренко, В.И. Жулева, С.Н. Захарова, С.А. Зворыгиной, В.В. Ивановой, Н.И. Исаева, К.М. Карацева, В.И. Касынюка, В.В. Климкина, А.В. Козуна, М.М. Колчина, И.В. Коришевой, А.И. Коробеева, З.Г. Корчевой, И.Н. Кременова, А.С. Кузьминой, Б.А. Куринова, В.В. Лукьянова, А.Н. Макеева, И.Г. Маландина, А.В. Наумова, В.И. Неверова, Р.В. Осадчего, Г.Г. Пайлеваняна, В.П. Перфилова, Н.И. Пикурова, А.И. Плотникова, С.В. Проценко, В.Г. Саркисова, А.А. Смирнова, З.Б. Соктоева, А.В. Соляной, О.С. Тягунова, И.М. Тяжковой, М.В. Федорченко, А.И. Чучаева, Л.Л. Шемякина, В.Е. Эминова, Н.В. Якубенко и др.

Правовую основу работы образуют памятники русского права до 1917 г. (Соборное уложение 1649 г., Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г., Уголовное уложение 1903 г. и др.), акты советского периода развития (Уголовные кодексы РСФСР 1922, 1926 и 1960 гг. и др.), международно-правовые нормы, действующее российское законодательство (Конституция РФ, Уголовный кодекс РФ и др.), уголовное законодательство зарубежных стран.

Эмпирической базой диссертации являются: опубликованная судебная практика за 1997–2015 гг.; статистика МВД за тот же период; публикации средств массовой информации; материалы Интернет-изданий; данные, полученные другими специалистами.

Научная новизна исследования определяется тем, что это одна из первых монографических работ, специально посвященных проблемам разработки общего понятия транспортного преступления, определения его видов. Исходя из угроз безаварийной работе железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта, метрополитена, автотранспорта и городского электротранспорта, магистрального трубопровода с учетом исторического национального опыта развития норм об ответственности за преступления, нарушающие безопасность функционирования различных видов транспорта, и уголовного законодательства зарубежных стран, предложена теоретическая модель главы 27 Уголовного кодекса РФ.

Кроме того, в результате проведенного исследования:

– выделены внутренние и внешние угрозы безопасности функционирования транспорта (транспортного средства) как основания криминализации деяния, нарушающего безаварийность его работы;

– углублены или уточнены научные положения по характеристике ряда признаков состава транспортных преступлений, в частности объекта и предмета преступления;

– осуществлена классификация преступлений, выделены группы посягательств, нарушающих: а) безопасность движения и (или) эксплуатации транспорта (транспортного средства); б) обязанность выполнения работы по безопасности транспорта вообще, в том числе надлежащим оператором (управляющим субъектом) в частности; в) условия безопасности функционирования транспорта (транспортного средства);

– внесены предложения по совершенствованию описания составов транспортных преступлений;

– разработан ряд рекомендаций по применению норм о транспортных преступлениях в судебной и следственной практике.

На защиту выносятся следующие научные положения, выводы и рекомендации:

1. Под *транспортным преступлением* следует понимать общественно опасное виновное деяние, совершаемое в сфере взаимодействия человека с транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта – лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как системы или транспортного средства либо условия обеспечения безопасности транспорта, влекущее предусмотренные в законе преступные последствия.

2. В законодательстве и доктрине уголовного права *в круг транспортных* включаются разные виды *преступлений*. В доктрине уголовного права, помимо указанных в УК РФ, к числу таковых относят преступления, предусмотренные ст. 166, 211, 227, 218, 252 и 281 УК РФ. Признание данных деяний транспортными преступлениями неправомерно, в их характеристике отсутствуют признаки, присущие последним.

3. Исходя из особенностей угроз безопасности функционирования транспорта, нормы о транспортных преступлениях могут быть *классифицированы* следующим образом:

а) нормы, обеспечивающие *безопасность* движения или эксплуатации транспорта или транспортного средства – ст. 263 (за исключением отказа работника транспорта от своих трудовых обязанностей), 264, 268, 269 (в части эксплуатации магистральных трубопроводов);

б) нормы, обеспечивающие *выполнение работы* по безопасности транспорта вообще, в том числе надлежащим оператором (управляющим субъектом) – ст. 263 (в части отказа работником транспорта от исполнения своих трудовых обязанностей) и 264¹ УК РФ;

в) нормы, обеспечивающие *условия* безопасного функционирования транспорта – ст. 263¹, 266, 267, 269 (в части нарушения правил безопасности строительства и ремонта транспортных средств) и 271¹ УК РФ.

Преступления, предусмотренные ст. 270 и 271 УК РФ, транспортными не являются, включены в гл. 27 УК РФ ошибочно.

4. Транспорт представляет собой производственно-технологический комплекс; в качестве *предмета преступления*, предусмотренного ст. 263 УК РФ, выступают его составляющие, призванные обеспечивать безопасность функционирования железных дорог, авиации, судоходства, метрополитена. Сведение предмета данного преступления к транспортному средству, допускаемое в литературе, противоречит его законодательному закреплению.

Предметом преступления, предусмотренного ст. 269 УК РФ, как и в других случаях признания таковым транспорта, являются элементы, обеспечивающие безопасность магистрального трубопровода. Объект преступления будет нарушен только в случае воздействия на эти элементы, а не на все входящие в рассматриваемую систему или произвольно выделенные из нее составляющие.

5. По своей сущности *отказ* лица от исполнения трудовых обязанностей, предусмотренный ст. 263 УК РФ в качестве самостоятельного деяния, представляет собой так называемое чистое бездействие, т.е. невыполнение обязанностей по соблюдению требований безопасности движения или эксплуатации указанного в данной статье вида транспорта. Следовательно, он полностью охватывается первым деянием – нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, указанным в законе. Механизм причинения вреда в обоих случаях также идентичен.

6. Объект преступлений, предусмотренных ст. 264¹ УК РФ, несмотря на их различия по объективной стороне и характеристике субъекта, один – общественные отношения, обеспечивающие *условия* безопасности движения или эксплуатации автомобиля, трамвая или иного механического средства. Сущность данных преступлений заключается в том, что транспортным средством управляет лицо, не способное обеспечить безаварийность его использования.

7. Преступление, предусмотренное ст. 263¹ УК РФ, характеризуется неисполнением требований по соблюдению транспортной безопасности, т.е. отказом от реализации или ненадлежащей реализацией определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере деятельности транспорта, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Оно выступает предикатным деянием по отношению к вмешательству в деятельность транспорта. Данные деяния генетически связаны, но существенно различаются между собой. Преступные последствия наступают именно в результате вмешательства, а не из-за нарушения требований в области безопасности транспорта.

8. Включение в перечень *квалифицирующие признаки* преступлений, предусмотренных ч. 3 и 4 ст. 263¹ УК РФ, в виде группы лиц по предварительному сговору и организованной группы противоречит как законодательной регламентации соучастия, так и положениям доктрины уголовного права, так предполагает «соучастие» в неосторожном преступлении. В связи с этим указанные квалифицирующие признаки должны быть исключены из описания квалифицированных видов данного преступления.

9. При закреплении последствий в ст. 266 УК РФ законодателем нарушены логические требования, последнее из них не спрягается с первыми, не является по отношению к ним «иным», т.е. относящимся к тому же, но отличающимся по характеру. Термин «транспортное оборудование» – узкий по смыслу, охватывает ограниченную область транспортной системы. В целях устранения пробела в уголовно-правовом обеспечении надлежащего ремонта в качестве предмета преступления следует указать все элементы транспорта, нормальное функционирование которых связано с безопасностью транспортного средства.

10. Законодатель необоснованно сузил сферу уголовно-правой защиты условий безопасного функционирования транспорта, которая обеспечивается эксплуатацией не только транспортного средства, находящегося в исправном состоянии, но и других элементов транспортной системы. Разрешение эксплуа-

тации систем, находящихся в неисправном состоянии, создает угрозу безопасности транспорта не в меньшем объеме, чем выпуск в эксплуатацию транспортного средства. Данное обстоятельство обуславливает необходимость изменения формулировки предмета преступления; он должен охватывать транспортное средство, пути сообщения, средства сигнализации и связи, иной структурный элемент транспорта, влияющий на его безопасность.

11. Глава 27 Уголовного кодекса РФ может быть представлена в следующем виде:

«Статья ... Нарушение работником транспорта правил безопасности движения и (или) эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена

Статья... Нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации судна воздушного либо морского или внутреннего водного транспорта

Статья... Невыполнение работником транспорта служебных обязанностей по обеспечению безопасности железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, а также метрополитена

Статья... Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах

Статья... Нарушение правил движения и (или) эксплуатации транспортного средства

Статья... Управление транспортным средством в состоянии опьянения

Статья... Передача управления транспортным средством лицу, не способному обеспечить безопасность транспортного средства

Статья... Недоброкачественный ремонт транспорта

Статья... Выпуск в эксплуатацию транспортного средства с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта

Статья... Приведение в негодность системы транспорта

Статья... Блокирование транспортных коммуникаций

Статья... Нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность движения и (или) эксплуатации транспортных средств

Статья... Применение насилия на борту воздушного судна

Статья... Забрасывание твердыми предметами, обстрел движущегося поезда, ослепление пилота воздушного судна

Статья... Нарушение правил, обеспечивающих безопасность транспортного средства

Статья... Нарушение правил безопасности эксплуатации трубопроводного транспорта

Статья... Использование воздушного пространства без разрешения»

(статьи в полном объеме даны в приложении к диссертации).

Теоретическая и практическая значимость исследования. *Теоретическая значимость* работы заключается в том, что она содержит решение задачи, имеющей важное значение для науки уголовного права, – формирование оптимальной, научно обоснованной системы норм о преступлениях, нарушающих безопасность движения и (или) эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта, метрополитена, автотранспорта, городского электротранспорта и магистрального трубопровода, в основе которой лежит разработанная автором, исходя из угроз безопасности транспорта, характеристика транспортного преступления вообще и его видов в частности, направлена на повышение эффективности уголовно-правовых средств воздействия на аварийность соответствующих транспортных средств.

Практическая значимость диссертационной работы состоит в том, что разработаны:

для законодателя – модель гл. 27 Уголовного кодекса РФ, объединяющая нормы о транспортных преступлениях, дана формулировка соответствующих уголовно-правовых норм;

для правоприменителя – правила отграничения смежных преступлений, нарушающих правила безопасности или условия безопасности функционирования транспорта (транспортных средств).

Кроме того, результаты диссертационного исследования могут быть использованы в преподавании Особенной части уголовного права РФ, в проведении спецкурсов и спецсеминаров по теме «Транспортные преступления в уголовном праве России», на курсах повышения квалификации работников следствия, прокуратуры, суда и адвокатуры.

Обоснованность и достоверность результатов исследования обуславливается методологией и методикой работы, нормативной и эмпирической базой, теоретической основой, комплексным характером примененных методов и приемов научного анализа проблем права вообще и уголовного права в частности, соответствующих сущности и содержанию изучаемых явлений и процессов, отвечающих поставленным целям и задачам, в своей совокупности позволившим обеспечить непротиворечивость исходных научных положений, внутреннюю логику работы, аргументированность выводов и предложений. Кроме того, необходимая полнота, объективность исследования, корректность авторских интерпретаций достигнуты использованием зарубежного законодательства о противодействии транспортной преступности средствами уголовного права.

Апробация результатов исследования. Работа подготовлена на кафедре уголовного права федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)», где проводилось ее обсуждение и рецензирование.

Основные теоретические положения работы, выводы и рекомендации опубликованы в 5 научных статьях, в том числе 4 статьи – в научных изданиях, рекомендованных ВАК при Министерстве образования и науки РФ, представлены на XIII Международной научно-практической конференции «Уголовное право: стратегия развития в XXI веке» (Москва, Университет имени О.Е. Кутафина, 28–29 января 2016 г.).

Структура работы обусловлена объектом, предметом, целями и задачами исследования, состоит из введения, двух глав, включающих семь параграфов, заключения, библиографического списка и приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В **Введении** обоснована актуальность темы диссертации, показаны состояние и степень ее научной разработанности, определены объект, предмет, цели и задачи исследования, его теоретическая основа, нормативная и эмпирическая база, дана характеристика научной новизны полученных результатов, их обоснованность и достоверность, изложены основные положения, вынесенные на защиту, указана теоретическая и практическая значимость работы, приведены сведения об апробации результатов исследования и структуре диссертации.

Глава I **«Транспортные преступления: понятие, история, зарубежное законодательство»** состоит из трех параграфов.

В § 1 *«Понятие и признаки транспортного преступления»* на основе анализа имеющихся в теории уголовного права точек зрения сформулировано его понятие (см. разд. I автореф.) и выделены наиболее существенные признаки, позволяющие определить данное явление как таковое и отграничить его от сходных явлений. К числу последних отнесены:

видовой объект преступления – безопасность либо условия безопасности движения или эксплуатации транспорта; предмет преступления – транспорт как производственно-технологическая система или транспортное средство;

специфический механизм причинения вреда объекту – нарушение условий безопасности или самой безопасности в результате создания внешней или внутренней угрозы безаварийности функционирования воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего водного транспорта, метрополитена, автотранспорта и городского электротранспорта; причинение указанного в законе преступного последствия;

совершение деяния в сфере функционирования транспорта; при его строительстве лицом, обязанным обеспечивать пассивную безопасность, эксплуатационную надежность; при создании внутренней угрозы – лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим

безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – посторонним лицом, не исполняющим указанные функции (пешеходом, пассажиром и др.).

Круг этих преступлений определяется по-разному как законодателем, так и доктриной уголовного права. Так, УК РФ к их числу отнес деяния, предусмотренные ст. 263, 263¹, 264, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 271¹. Кроме того, в гл. 31 УК РФ выделены: 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, транспортными считаются преступления, предусмотренные ст. 166, 211, 227, 218, 252, 281 УК РФ. Признание их таковыми, по мнению автора, необоснованно, в их характеристике отсутствуют признаки, присущие этим преступлениям.

В § 2 *«История развития уголовного законодательства России об ответственности за транспортные преступления»* дан анализ возникновения и формирования норм о рассматриваемых деяниях.

В работе показано, что уголовная политика в отношении безаварийного функционирования транспорта обусловлена значением последнего как одной из важнейших отраслей народного хозяйства. Кроме того, учитывались международно-правовые договоры, в первую очередь в сфере обеспечения безопасности воздушного транспорта.

Имеет место постоянное совершенствование уголовно-правового механизма обеспечения безопасности движения или эксплуатации транспорта. Это проявляется в том, что:

а) увеличивается количество уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за нарушение безаварийной работы железнодорожного, водного, воздушного и гужевого транспорта (правда, следует заметить, что при этом нередко транспортными преступлениями признаются и нарушения

правил, которые не относятся к сфере регулирования безопасности движения или эксплуатации железных дорог, авиации и судоходства);

б) уточняется круг транспортных преступлений, в связи с чем одни деяния декриминализуются, другие объявляются преступными, третьи меняют правовую природу, переводятся в разряд других деяний, тем самым создаются необходимые условия для формирования в последующем самостоятельной группы транспортных преступлений; другими словами, безопасность функционирования транспорта становится самостоятельным объектом уголовно-правовой охраны;

в) наблюдается тенденция дифференциации ответственности за транспортные преступления при одновременном сохранении имеющихся и создании новых норм об ответственности за преступления, посягающие на безопасность нескольких видов транспорта;

г) ужесточается ответственность за транспортные преступления, что проявляется, например, в снижении возраста уголовной ответственности до 12-ти лет, усилении наказуемости деяний (в санкциях соответствующих норм преобладает такой вид наказания, как лишение свободы, и даже встречается смертная казнь).

2. Совершенствуется законодательная техника:

а) диспозиция уголовно-правовых норм получает большую определенность и четкость за счет уточнения характеристики элементов состава преступления;

б) описание конкретных составов преступлений обеспечивает отграничение преступлений, посягающих на безопасность транспорта, как друг от друга, так и от сходных деяний;

в) санкции уголовно-правовых норм дают возможность суду индивидуализировать наказание.

Параграф 3 «*Транспортные преступления в зарубежном уголовном законодательстве: общая характеристика*» посвящен компаративному анализу правового регулирования уголовной ответственности за рассматриваемые дея-

ния в других странах. Как известно, создание оптимальной системы уголовно-правовых норм об ответственности за указанные деяния невозможно без учета законодательного опыта различных государств, в первую очередь западных, имеющих достаточно длительную историю противодействия аварийности транспорта средствами уголовного права. Однако надо иметь в виду, что Россия – евразийское государство, следовательно, небезразличны и особенности уголовного законодательства в этой части восточных стран, например Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, несомненный интерес представляет законодательное регулирование уголовной ответственности за данные преступления в странах СНГ, в основном базирующееся на Модельном Уголовном кодексе для государств – участников Содружества Независимых Государств (МУК СНГ). Указанные государства отличаются уровнем экономического развития, географическими особенностями, в том числе определяющими приоритетные виды транспорта, историческими, культурными и правовыми традициями.

Анализ зарубежного законодательства свидетельствует, что криминализация деяний в сфере безопасности функционирования воздушного, водного, железнодорожного транспорта и метрополитена, осуществленная в России, в целом соответствует общемировым тенденциям, в то же время в уголовных кодексах ряда зарубежных стран существуют уголовно-правовые запреты, отсутствующие в УК РФ. В числе последних есть установления, на которые целесообразно обратить внимание российскому законодателю (УК Аргентины, УК Болгарии, УК Казахстана, УК Китая, УК Республики Беларусь, УК Турции, УК Украины).

Глава II **«Формирование системы транспортных преступлений»** объединяет четыре параграфа.

В § 1 *«Угрозы безопасности функционирования транспорта и их отражение в законодательстве и доктрине уголовного права»*, исходя из механизма транспортного происшествия, выявлены угрозы безопасности транспорта, направленные на:

1) на безопасность движения или эксплуатации транспорта или транспортного средства;

2) на выполнение работы, обеспечивающей безаварийность транспорта, вообще, в том числе надлежащим оператором (управляющим субъектом): а) отказ работника транспорта от исполнения своих трудовых обязанностей; б) допуск к работе (управлением транспортным средством), связанной с обеспечением безопасности транспорта, лиц,

– по уровню профессиональной подготовки не способных обеспечить безаварийное его функционирование;

– находящихся в состоянии алкогольного или иного опьянения (эта же угроза характерна для управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, владеющим транспортным средством на праве собственности, следовательно, принимающим решение самостоятельно);

3) на условия, обеспечивающие безопасное функционирование транспорта: а) исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры; б) строительство и ремонт транспорта (транспортных средств); в) выпуск в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями; г) ненадлежащее состояние транспортной инфраструктуры; д) нарушение правил использования воздушного пространства.

Каждая из этих угроз, будучи реализованной, нарушает определенное свойство непосредственного объекта транспортного преступления. Исходя из их особенностей, нормы о транспортных преступлениях могут быть классифицированы следующим образом:

1) нормы, обеспечивающие безопасность движения или эксплуатации транспорта или транспортного средства – ст. 263 (за исключением отказа работника транспорта от своих трудовых обязанностей), 264, 268, 269 (в части эксплуатации магистральных трубопроводов);

2) нормы, обеспечивающие выполнение работы по безопасности транспорта вообще, в том числе надлежащим оператором (управляющим субъек-

том) – ст. 263 (в части отказа работником транспорта от исполнения своих трудовых обязанностей) и 264¹ УК РФ;

3) нормы, обеспечивающие условия безопасного функционирования транспорта – ст. 263¹, 266, 267, 269 (в части нарушения правил безопасности строительства и ремонта транспортных средств) и 271¹ УК РФ.

Преступления, предусмотренные ст. 270 и 271 УК РФ, транспортными не являются, включены в гл. 27 УК РФ ошибочно.

В § 2 «Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта или транспортного средства» рассматриваются деяния, предусмотренные ст. 263, 264, 268 и 269 УК РФ (здесь и далее составы проанализированы только в части, необходимой для формирования системы норм о транспортных преступлениях).

Диссертант, в частности, приходит к выводу, что указанные преступления, вопреки мнению ряда ученых, являются однообъектными, посягают на безопасность функционирования транспорта. Безопасность транспорта как понятие и явление имеет свое содержание, которое охватывает в том числе и состояние защищенности жизни, здоровья и собственности. Нарушается безопасность транспорта – нарушаются и указанные общественные отношения, причиняется вред их целостности и неприкосновенности. На это обстоятельство указывает и двойственная природа последствий: являясь признаком объективной стороны, они находят отражение в объекте. В ст. 263, 264, 268 и 269 УК РФ в качестве последствий указан физический и имущественный вред. В конкретном преступлении они проявляются в непосредственном объекте преступления. Следовательно, жизнь, здоровье и собственность входят в характеристику последнего, а это в свою очередь свидетельствует о том, что выделение дополнительного объекта методологически ошибочно.

Транспорт в работе рассматривается как производственно-технологический комплекс. В качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, выступают его составляющие, которые призваны обеспечивать безопасность функционирования железных дорог, авиации и судоходства. Сведение

предмета данного преступления к транспортному средству, как это делается некоторыми авторами, противоречит его законодательному закреплению. Предметом преступления магистральный трубопровод как производственно-технологическая система не может признаваться сам по себе как таковой; им выступают элементы данной системы, обеспечивающие его безопасность. Объект преступления будет нарушен только в случае воздействия на эти элементы, а не на все входящие в рассматриваемую систему или произвольно выделенные из нее составляющие.

Предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, признается механическое транспортное средство, на управление которым в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. В ст. 268 УК РФ предмет преступления не ограничен указанным обстоятельством, поэтому охватывает более широкий перечень – от воздушного и водного судна, подвижного состава железнодорожного транспорта и метрополитена до гужевых повозок и аналогичных средств передвижения (т.е. средств, не являющихся механическими).

В § 3 «*Невыполнение работы по обеспечению безопасности транспорта или выполнение ее ненадлежащим оператором*» дан анализ двух преступлений:

1) отказ лица, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанного соблюдать правила безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена, от выполнения своих обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом (ст. 263 УК РФ);

2) нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному взысканию (ст. 264¹ УК РФ).

По своей сущности отказ лица от исполнения трудовых обязанностей, предусмотренный ст. 263 УК РФ в качестве самостоятельного деяния, представляет собой так называемое чистое бездействие, т.е. невыполнение обязанностей по соблюдению требований безопасности движения или эксплуатации

указанного в данной статье транспорта. Следовательно, он полностью охватывается первым деянием – нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта. Механизм причинения вреда в обоих случаях также идентичен.

Субъекты преступлений, указанных в ст. 263 УК РФ, соотносятся как род и вид. Более широким является понятие субъекта нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, а также метрополитена; оно охватывает и понятие субъекта отказа от выполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом. Ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта может нести и лицо, не являющееся работником транспорта (например, собственник транспортного средства, управляющий им непосредственно, либо лицо, допущенное собственником к управлению транспортным средством), тогда как за указанный в законе отказ – только работник транспорта.

Объект преступлений, предусмотренных ст. 264¹ УК РФ, несмотря на различия их объективной стороны и субъекта преступления, один – общественные отношения, обеспечивающие условия безопасности движения или эксплуатации автомобиля, трамвая или иного механического транспортного средства. Опасность данных преступлений заключается не в том, что они причиняют вред непосредственно безопасности функционирования указанных видов транспортных средств, а в том, что в рассматриваемом случае транспортным средством управляет лицо, по своему состоянию не способное обеспечить безаварийность использования автомобиля, трамвая или иного механического транспортного средства.

Параграф 4 «Нарушения условий безопасности функционирования транспорта» посвящен исследованию признаков преступлений, предусмотренных ст. 263¹, 266, 267, 269, 271¹ УК РФ.

Диссертант, исходя из сущности преступления, предусмотренного ст. 263¹ УК РФ, обосновывает положение о том, что его объектом не может выступать собственно безопасность движения или эксплуатации транспортных средств. Существуют определенные условия обеспечения этой безопасности, относящиеся к объектам транспортной инфраструктуры – путям, системам сигнализации и связи и т.д. Нарушение этих условий может нарушить и безопасность функционирования транспорта или транспортного средства. Следовательно, охраняя объекты транспортной инфраструктуры, уголовный закон тем самым обеспечивает безаварийность работы транспорта (транспортного средства). Поэтому объектом уголовно-правовой охраны, по мнению диссертанта, следует признавать общественные отношения, характеризующие условия безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена, а также автомобильного транспорта и городского электротранспорта. В работе приведены доводы, подтверждающие обоснованность включения указанной статьи в гл. 27 УК РФ, так как предусмотренное ею преступление отвечает критериям транспортного посягательства.

Аналогичным образом предлагается определять и объект преступлений, предусмотренных ст. 266, 267, 269 (в части ремонта магистральных трубопроводов) и 271¹ УК РФ.

Преступление, предусмотренное ст. 263¹ УК РФ, заключается не в акте вмешательства в деятельность транспортного комплекса, как считают некоторые криминалисты, а в неисполнении требований по соблюдению транспортной безопасности; другими словами, в отказе от реализации или ненадлежащей реализации определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере деятельности транспорта, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Оно выступает предикатным по отношению к вмешательству в деятельность транспорта. Эти деяния генетически связаны, но существенно различаются между собой. Уголовно-правовая норма направлена на предупреждение указанных актов вме-

шательства. Преступные последствия наступают именно в результате вмешательства, а не из-за нарушения требований в области безопасности транспорта.

Квалифицирующие признаки преступлений, предусмотренных ч. 3 и 4 ст. 263¹ УК РФ, в виде группы лиц по предварительному сговору и организованной группы создали ситуацию, противоречащую как законодательной регламентации соучастия, так и положениям доктрины уголовного права, образовав «соучастие» в неосторожном преступлении. В связи с этим указанные квалифицирующие признаки предлагается исключить из перечня квалифицирующих и особо квалифицирующих признаков данного преступления.

При указании последствий в ст. 266 УК РФ законодателем нарушены логические требования, последнее из них не спрягается с первыми, не является по отношению к ним «иным», т.е. относящимся к тому же, но отличающимся по характеру. Термин «транспортное оборудование» – узкий по смыслу, охватывает ограниченную область транспортной системы – вспомогательные механизмы, устройства, приборы и т.д. В целях устранения пробела в уголовно-правовом обеспечении надлежащего ремонта в качестве предмета преступления рекомендуется указать все элементы транспорта, нормальное функционирование которых обеспечивает безопасность транспортного средства.

По мнению диссертанта, законодатель необоснованно сузил сферу уголовно-правой защиты условий безопасного функционирования транспорта, которая обеспечивается не только эксплуатацией транспортного средства, находящегося в исправном состоянии, но и других элементов транспортной системы. Разрешение эксплуатации систем, находящихся в неисправном состоянии, создают угрозы безопасности транспорта не в меньшем объеме, чем выпуск в эксплуатацию поезда метрополитена, подвижного состава железнодорожного транспорта, судна воздушного или водного транспорта, автотранспорта или городского электротранспорта. Данное обстоятельство обуславливает необходимость изменения формулировки предмета преступления. Он должен охватывать транспортное средство, пути сообщения, средства сиг-

нализации и связи, а также иной структурный элемент транспорта, влияющий на его безопасность.

Необоснованным является сведение в ст. 269 УК РФ нарушения правил безопасности эксплуатации и нарушение правил безопасности ремонта. Во-первых, они посягают на разные объекты; во-вторых, различен механизм причинения вреда общественным отношениям; в-третьих, различаются субъекты нарушения правил безопасности при ремонте и нарушения правил безопасности при эксплуатации.

Одно из деяний в ст. 269 УК РФ обозначено как нарушение правил безопасности при ремонте магистрального трубопровода, т.е. как самостоятельное, а не предикатное преступление. Но в этом случае у него другая правовая природа, исключающая признание его транспортным. Поэтому описание деяния предлагается привести к единой с аналогичным деянием формулировке применительно к другим видам транспорта, тем самым исключив сомнения в обоснованности отнесения преступления к числу транспортных.

Нарушение правил безопасности при строительстве, указанное в ст. 269 УК РФ, вступает в коллизию с нормой, содержащейся в ст. 216 УК РФ, в связи с этим упоминание о нем в нормах о транспортных преступлениях является излишним.

В **Заключении** формулируются выводы и предложения, разработанные на основе проведенного исследования.

В **Приложении** дана теоретическая модель главы 27 УК Российской Федерации:

«Статья ... Нарушение работником транспорта правил безопасности движения и (или) эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена

1. Нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена работником транспорта, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если деяние повлекло по

неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или особо крупный ущерб, –

наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается...

Примечание. Крупным ущербом в настоящей статье, а также в статьях ... настоящего Кодекса признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей, особо крупным – десять миллионов рублей.

Статья... Нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации судна воздушного либо морского или внутреннего водного транспорта

1. Нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации судна воздушного либо морского или внутреннего водного транспорта лицом, не являющимся работником транспорта, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека либо особо крупный ущерб, –

наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, –

наказывается...».

Статья... Невыполнение работником транспорта служебных обязанностей по обеспечению безопасности железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, а также метрополитена

1. Отказ работника железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, а также метрополитена от исполнения своих функций, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанного соблюдать правила безопасности движения или эксплуатации указанных видов транспорта, когда такой отказ запрещен законом, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. Принуждение к отказу работника транспорта, указанного в части первой настоящей статьи, от исполнения своих функций, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанного соблюдать правила безопасности движения или эксплуатации транспорта, путем применения насилия, опасного для жизни или здоровья лица, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

3. Деяния, указанные в частях первой и второй настоящей статьи, повлекшие гибель человека или причинение особо крупного ущерба, –

наказываются...

4. Деяния, указанные в частях первой и второй настоящей статьи, повлекшие гибель двух или более лиц, –

наказываются...

Статья... Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах

1. Неисполнение требований транспортной безопасности, связанных с предупреждением актов незаконного вмешательства, лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести и тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека либо причинение особо крупного ущерба, –

наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, –

наказывается...

Статья... Нарушение правил движения и (или) эксплуатации транспортного средства

1. Нарушение лицом, управляющим механическим транспортным средством, на управление которым в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, правил безопасности движения и (или) эксплуатации транспортного средства, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека или особо крупный ущерб, –

наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается...

Статья... Управление транспортным средством в состоянии опьянения

1. Управление в состоянии опьянения железнодорожным подвижным составом, поездом метрополитена, судном воздушного или водного транспорта, механическим транспортным средством, на управление которым в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, лицом, подвергнутому административному наказанию за аналогичное правонарушение или имеющим суди-

мость за совершение преступления, предусмотренного частями ... статьи ... настоящего Уголовного кодекса либо настоящей статьей, –
наказывается...

Статья... Передача управления транспортным средством лицу, не способному обеспечить безопасность транспортного средства

Передача управления железнодорожным подвижным составом, поездом метрополитена, судном воздушного или водного транспорта, механическим транспортным средством, на управление которым в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, лицу, находящемуся в состоянии опьянения или по иным причинам, в том числе из-за отсутствия права управления транспортным средством, не способному обеспечить его безопасность, если это повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного материального ущерба, –
наказывается...

Статья... Недоброкачественный ремонт транспорта

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации и связи или иного структурного элемента транспорта, обеспечивающего на его безопасность, а также магистрального трубопровода, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –
наказывается...

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, –
наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –
наказывается...

Статья... Выпуск в эксплуатацию транспортного средства с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта

1. Выпуск в эксплуатацию транспортного средства с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта, обеспечивающих его безопасность, осуществленное лицом, ответственным за их техническое состояние, если деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказываются...

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, –

наказываются...

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказываются...

Статья... Приведение в негодность системы транспорта

1. Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние системы транспорта, обеспечивающей его безопасность, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказываются...

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или причинение особо крупного ущерба, –

наказываются...

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказываются...

Статья... Блокирование транспортных коммуникаций

1. Блокирование транспортных коммуникаций, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или причинение особо крупного ущерба, –

наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается...

Примечание. Под транспортными коммуникациями в настоящей статье понимается совокупность путей сообщения различных видов транспорта с имеющимися на них сооружениями.

Статья... Нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность движения и (или) эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность движения и (или) эксплуатации механических транспортных средств, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, совершенное лицом, ответственным за строительство, реконструкцию, ремонт или содержание дорог, железнодорожных переездов или иных дорожных сооружений, либо лицом, выполняющим такие работы, если это нарушение повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности причинение смерти человека либо причинение особо крупного ущерба, –

наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается...

Статья... Применение насилия на борту воздушного судна

Применение насилия в отношении члена экипажа во время полета воздушного судна, создавшее угрозу безопасности полета, –

наказывается...

Статья... Забрасывание твердыми предметами, обстрел движущегося поезда, ослепление пилота воздушного судна

1. Забрасывание движущегося поезда твердыми или горящими предметами либо производство обстрела движущегося поезда, а также ослепление пилота во время посадки воздушного судна, повлекшие причинение по неосторожности средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. Те же деяния, повлекшие причинение по неосторожности смерти человека или причинение особо крупного ущерба, –

наказывается...

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц,

– наказывается....

Статья... Нарушение правил, обеспечивающих безопасность транспортного средства

1. Нарушение участником движения, кроме лиц, указанных в статьях ... настоящего Кодекса, правил безопасности движения и (или) эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –

наказывается...

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или причинение особо крупного ущерба, –

наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –
наказывается...

Статья... Нарушение правил безопасности эксплуатации трубопроводного транспорта

1. Нарушение правил безопасности эксплуатации трубопроводного транспорта, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, –
наказывается...

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или причинение особо крупного ущерба, –
наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –
наказывается...

Статья... Использование воздушного пространства без разрешения

1. Использование воздушного пространства Российской Федерации без разрешения, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного материального ущерба, –
наказывается...

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть потерпевшего или причинение особо крупного ущерба, –
наказывается...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, –
наказывается...».

**Основные положения диссертационного исследования опубликованы
в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при
Министерстве образования и науки РФ**

1. Пожарский, А.Ю. Угрозы безопасности функционирования транспорта и их отражение в законодательстве и доктрине уголовного права / А.Ю. Пожарский // Право и политика. – 2016. – № 2. – С. 218–228. – 1,0 п.л.

2. Пожарский, А.Ю. Ответственность за нарушение безопасности железнодорожного и воздушного транспорта в советском уголовном праве / А.Ю. Пожарский // Закон и право. – 2016. – № 1. – С. 111-115. – 0,5 п.л.

3. Пожарский, А.Ю. Транспортное преступление: понятие и признаки / А.Ю. Пожарский // Национальная безопасность. – 2015. – № 6. – С. 821–836. – 1,5 п.л.

4. Пожарский, А.Ю. Зарождение норм о транспортных преступлениях в дореволюционном уголовном праве России / А.Ю. Пожарский // Государственная служба и кадры. – 2015. – № 4. – С. 146-149. – 0,4 п.л.

Иные публикации

5. Пожарский, А.Ю. К вопросу о соотношении преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ и «смежных» деяний / А.Ю. Пожарский // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы XIII Международной научно-практической конференции (г. Москва, 28 – 29 января 2016 г.). – М.: РГ-Пресс, 2016. – С. 400–403. – 0,3 п.л.