

*УДК 343.3/7*

## **ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ И СПЕЦИФИКА УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОЦЕНКИ**

*Семенцова И. А., Федорова Е. А.*

Статья посвящена дискуссионным аспектам природы транспортной преступности. Описывается современное состояние транспортной отрасли и транспортной безопасности. Приводятся статистические данные о состоянии преступности в сфере транспорта на примере Южного федерального округа. Предлагается классификация и критерии разграничений транспортных преступлений и преступлений, совершенных на транспорте, по объекту преступного посягательства, месту их совершения, предмету посягательства и иным элементам состава преступления. Раскрываются способы их совершения. Формулируется вывод о наличии единого объекта транспортных преступлений - безопасность движения или эксплуатации транспорта (транспортного средства).

**Ключевые слова:** Транспортная преступность, преступления на транспорте, безопасность движения, безопасность эксплуатации транспортных средств.

Транспорт давно является необходимой и уже неотъемлемой составляющей жизни общества и государства, а преступность стала неизбежным социальным злом, пересечение этих реалий является закономерным.

Транспортная отрасль сегодня – это сложная система экономических отношений, связанная с разнообразием ее элементов железнодорожным, водным, воздушным, автомобильным, трубопроводным, конвейерным, канатоподвесным, монорельсовым и другими видами средств перемещения кого-либо или чего-либо.

Развитие транспортной системы в России и ее интеграция в мировую транспортную систему призвано обеспечить необходимые предпосылки для модернизации национальной экономики, удовлетворить потребности граждан и организаций в качественных, конкурентоспособных транспортных услугах [1]. Кроме того, от ее состояния зависят и возможности государства для выравнивания социально-экономического развития регионов и укрепления их связей.

Для решения указанных задач нашему государству и без того приходится прикладывать массу усилий и средств (к слову, для реализации мероприятий, предусмотренных в Транспортной стратегии России на период до 2030 года [2] выделяется более 100 трлн. рублей). В этой связи, совершаемые на транспорте преступления, вовсе не способствуют укреплению отрасли, подрывают авторитет транспортных компаний и государственных органов, сводят к минимуму усилия по обеспечению транспортной безопасности.

Развитие транспортных правоотношений, а также самой транспортной отрасли, повлекло не только возникновение в принципе отдельных видов преступности, таких, например, как дорожно-транспортная преступность (совокупность уголовно-наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств), но и изменение тактики преступной деятельности в иных сферах, например, при незаконном пересечении товаров через государственную границу с использованием транспортных средств.

На современном этапе развития социальных отношений широкое использование преступниками транспортных средств в криминальной деятельности стало естественным следствием процесса «транспортизации» нашей жизни. Транспортное средство может считаться одними из самых распространенных орудием (предметом) совершения самых различных преступлений – хищений, контрабанды, незаконных перевозок ограниченных в обороте объектов, преступлений против жизни, здоровья и свободы, преступлений террористической направленности и других.

Преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, заключаются в нарушении установленных правил и требований, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта. Под безопасностью функционирования транспорта понимается такое состояние транспортной деятельности, которое исключает причинение вреда жизни и здоровью людей, транспортным средствам, материальным ценностям, окружающей природной среде и обеспечивается мерами экономического, технического, организационного, социального и правового характера [4, с. 13]. Обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [5], относится к числу приоритетных задач, решаемых государственными органами. Достижению указанной цели должен отвечать уровень правоохранительной работы, осуществляемой на объектах транспорта.

По данным Управления на транспорте МВД России по Южному федеральному округу за 2020 год зарегистрировано 1548 преступлений на территории его оперативного обслуживания, что на 6 % больше, зарегистрированных в 2019 году [6]. Проведенные нами анализ статистических данных позволяет прийти к выводу, что большую часть из зарегистрированных составляют преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ - 30,7%. На втором месте по распространенности кражи – 25 %, преступления экономической направленности – 14,3%. Удельный вес преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия составляет 3,4%, доля мошенничеств – 4,7%, против личности – 1,3%. На объектах железнодорожного транспорта совершено 75,2% преступлений, от числа всех зарегистрированных, 14,1% на объекты воздушного транспорта и 10,6% – морского транспорта. Зарегистрировано по одному факту таких преступлений, как убийство умышленного причинения тяжкого вреда здоровью и умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью. Преступления террористической направленности, угрозы убийством или причинением тяжкого вреда здоровью, изнасилования за 2020 год не зарегистрированы.

Как и следовало ожидать, в период режима самоизоляции общее число преступлений на транспорте снизилось: с апреля по июнь 2020 г. Наибольшее снижение темпа роста транспортной преступности было зафиксировано в апреле 2020 г. именно этот месяц был наиболее «жестким» по соблюдению карантинных мер [7, с. 53].

Из вышеприведенных данных становится явным значительное количество преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры. Остается стабильно высокое количество совершенных краж. Речь идет о хищениях и грузов, и личного имущества граждан. Как правило, предметом краж становятся мобильные телефоны, денежные средства, а также детали гардероба (верхняя одежда, обувь и т.д.).

При этом процент раскрываемости краж самый низкий в сравнении с другими преступлениями и составляет всего 51,2%. Приведенные данные указывают на своеобразную устойчивость тенденции к совершению данного вида преступлений, а также на отсутствие эффективной системы предупреждения и противодействия им. Место совершения преступления в большинстве случаев не совпадает с местом обнаружения преступного посягательства, что обусловлено спецификой перевозок, при этом сезонность фактически не влияет на частоту совершения краж грузов из подвижного состава» [8, с 9].

Кроме того, в последние годы наблюдается устойчивый рост краж на железнодорожном транспорте, представляющих серьезную угрозу для безопасности движения и эксплуатации указанного вида транспорта. Преступники совершают хищение межрельсовых стыковых соединителей, костылей для крепления шпал, проводов, кабелей и пр. Преступные посягательства на железнодорожном транспорте все более носят групповой характер.

Таким образом, анализ официальных статистических данных и результатов отдельных научных исследований позволяет заключить, что состояние криминальной ситуации на объектах транспорта не улучшается. Снижение же регистрируемых показателей преступности связывается не только с повышением результативности профилактической деятельности уполномоченных субъектов, но и с увеличением латентной части насильственной преступности, в том числе ввиду организационно-штатных преобразований правоохранительных органов на объектах транспорта и изменений действующего уголовного законодательства.

Хотелось бы отметить особенности групп транспортных преступлений на морском транспорте, с учетом расположения крупнейших морских портов, которые преобладают в таких регионах (городах ЮФО), как Новороссийск, Туапсе, Сочи, в Крымском регионе. Преступления на объектах морского транспорта здесь можно условно разделить на следующие группы:

- преступления против собственности (кражи, мошенничества, иные хищения);
- преступления экономической направленности;
- преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков, оружия;
- преступления, относящиеся к сфере грузовых перевозок, а также связанные с незаконным перемещением товаров (в том числе, транспортных средств) через границу;
- экологические преступления;
- преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, а также преступные нарушения правил охраны труда;
- преступления коррупционной направленности.

Правовая природа транспортной деятельности в известной мере определяет и границы транспортной преступности. Законодатель регламентирует отдельными актами различные правила (дорожного движения, эксплуатации судов, пользования воздушным пространством т.д.) Данный факт, например, наглядно прослеживается из бланкетных по характеру диспозиций статей в главе 27 УК РФ. «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Итак, транспортное средство рассматривается нами объединяющим звеном целой группы преступлений, однако, учитывая специфику различных их видов, особенности транспортной инфраструктуры и деятельности в сфере транспорта, необ-

ходимо заключить что понятие «транспортная преступность» очень неоднородно. Различия могут проявляться как в объективных, так и субъективных признаках транспортных преступлений.

Транспортные средства выступают в качестве предметов преступлений, средств или орудий преступлений и специфического места совершения преступлений.

Анализ способов совершения преступлений на транспорте показывает, что хищения грузов на объектах транспорта, как правило, совершаются путем сруба запорных устройств и закруток, взлома дверей и люков, выдавливания пола контейнеров, а также путем мошенничества, подлога, изготовления и использования фиктивных документов, проникновения в компьютерные сети железных дорог и морских портов, снятия информации об организациях, для использования в хищении грузов, оформления «ложного транзита», переадресовок грузов, подмены перевозочных документов и т.п. Предметом краж на транспорте являются грузы, среди которых могут быть как различная бытовая техника, так и черные, цветные металлы, нефтепродукты, строительные материалы и другие. Кражи, как правило, совершаются в ночное время, чему дополнительно способствует плохая освещенность объектов транспорта.

К примеру, отдельные виды преступлений могут совершаться организованными преступными группами (хищения транспортных средств, транспортировка оружия и наркотиков и т.д.) или же могут совершаться вполне законопослушными гражданами, впервые и по неосторожности (нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта и пр.). Отдельные составы требуют специального субъекта, например, при незаконном перемещении товаров через государственную границу (не декларировании) субъектом может быть лицо, имеющее особый статус в соответствии с актами, составляющими право ЕАЭС, а именно «декларант».

Учитывая такую многогранность рассматриваемого явления в научной литературе не утихают споры по поводу определения природы объекта того или иного посягательства с использованием транспортного средства; классификации преступлений, совершенных на транспорте; самих понятий «транспортные преступления», «преступления на транспорте», «преступления против безопасности и эксплуатации транспорта».

Сходства и различия данных понятий можно определить исходя их анализа элементов состава преступлений. Таким образом, например, предлагает порассуждать ученый Суденко В.Е. [3] к транспортным преступлениям он относит общественно-опасные деяния, которые непосредственно связаны с движением и (или) эксплуатацией транспорта, либо направленные против интересов транспортной инфраструктуры и ее безопасности. И к таковым предлагается отнести перечень, деяний, предусмотренный главой 27 УК РФ, а также разделом IX УК РФ. Преступления, совершаемые на транспорте, предусмотрены и в других составах Особенной части УК РФ с VII по XII разделы. Они могут совершаться на объектах транспортной инфраструктуры (например, убийства и иные преступления против личности, различного рода хищения, налоговые и экономические преступления, преступления коррупционной направленности, экологические преступления, террористический акт и т.д.). То есть, основные критерии отличия – место совершения и объект посягательства. Если преступления совершено на объекте транспортной инфраструктуры и не посягает на

безопасность эксплуатации и движение транспорта – это «преступление на транспорте».

Но не все так однозначно, большая часть транспортных преступлений имеют многообъектные составы, к примеру, статьи 263, 264, 266, 267 УК РФ. Помимо интересов общества и государства относительно безопасности эксплуатации транспорта затрагиваются и законные интересы личности относительно неприкосновенности его жизни, здоровья, собственности. При этом причинение вреда последним является составообразующим, а, следовательно, объектом транспортных преступлений выступают интересы общества, государства, человека и организации.

Говоря о предмете преступной деятельности, отметим, что им является материальная часть объекта, на которую направлено преступление. Такой признак имеется в составе, предусмотренном статьей 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения». Предметом здесь выступают по первым, транспортное средство (автомобиль, локомотив, летательный аппарат, водное судно, средство связи и сигнализации); во-вторых, пути сообщения (железнодорожные, водные каналы, дороги, аэродромы); в-третьих, иное транспортное оборудование (платформы железнодорожные и метро, стрелочные переводы, шлюзы и т.д.).

Если же похищенное транспортное средство используется для совершения теракта, то таковое уже из предмета хищения перейдет в ранг средства совершения террористического акта.

Особенностью оценки объективной стороны транспортных преступлений и преступлений, совершаемых на транспорте, состоит в том, что значительное количество транспортных преступлений совершается в виде бездействия, учитывая конструкцию диспозиции, выражаемую словосочетаниями: «неисполнение обязанностей...», «нарушение правил...» и прочее. Причем бездействие в данном случае должно отвечать уголовно-правовому критерию долженствования: виновные должны были совершить определенные активные действия в соответствии с должностными обязанностями или иными обязанностями, предусмотренными Правилами, Индукциями, указаниями. Поэтому также значительная часть транспортных преступлений совершается специальным субъектом, помимо общих признаков у которого имеются свойства, вытекающие из специфики должностного положения, например, капитан или иное лицо, управляющее судном, лицо, ответственное за техническое состояние транспортного средства, участник дорожного движения и т.д.

Транспортные преступления в большинстве своем имеют материальный состав и считаются оконченными с момента наступления последствий, кроме того, с субъективной стороны могут совершаться по неосторожности, в то время, преступления на транспорте по конструкции относятся как к формальному, так и материальному типу, а с субъективной стороны как умышленно, так и по неосторожности.

Анализ состояния транспортной преступности позволил прийти к выводу о том, что объектом посягательства рассматриваемой группы преступлений является безопасность транспорта и транспортных систем, которое включает в себя, в том числе, состояние защищенности жизни, здоровья человека и собственности. Это позволяет сделать вывод об однообъектности именно транспортных преступлений.

Подводя итог вышесказанному, мы можем сделать вывод о том, что преступления, совершаемые на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, имеют

свою специфику, обусловленную наличием особенностей, присущих транспортному комплексу, их необходимо систематизировать и выделить в единую главу уголовного закона. При этом к транспортным будут относиться преступления, совершаемые во взаимосвязи человека и транспорта, как внутри транспортной системы, так и извне, нарушающие безопасность движения или эксплуатации транспорта (транспортного средства) и влекущие предусмотренные в законе преступные последствия.

#### Список литературы

1. Халандачев, Н. П. Анализ механизмов реализации транспортной стратегии РФ / Н. П. Халандачев. – Текст : непосредственный. // Синергия Наук. – 2019. – № 33. – С. 110-126.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Официальный сайт Министерства транспорта. : [сайт]. – . – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 17.03.2021). – Текст: электронный.
3. Суденко, В. Е. Специфика расследования преступлений, совершённых организованными преступными группами и преступными сообществами, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры / В. Е. Суденко. – Текст: электронный. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2019. № 2. [сайт]. – . – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/spetsifika-rassledovaniya-prestupleniy-sovershyonnyh-organizovannymi-prestupnymi-gruppami-i-prestupnymi-soobschestvami-v-tom-chisle> (дата обращения: 17.03.2021).
4. Балашов, С. К. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Балашов Сергей Константинович; Ростовский юридический институт МВД России, – Ростов-на-Дону. – 2007. – 26 с. – Текст : непосредственный.
5. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ (с изменениями и дополнениями). // Доступ из справ.- правовой системы КонсультантПлюс. – Текст: электронный.
6. Результаты оперативно-служебной деятельности УТ МВД России по ЮФО за 2020 год // Управление на транспорте МВД России по Южному федеральному округу : [сайт]. – . – URL: <https://юфот.мвд.рф/document/22602412> (дата обращения: 17.03.2021). – Текст: электронный.
7. Груздева, Л. М. Уголовно-правовые средства борьбы с преступностью на транспорте / Л. М. Груздева. – Текст : непосредственный. // Транспортное право и безопасность. – 2020. – № 3(35). – С.53.
8. Ивушкина, О. В. Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта : характеристика и предупреждение : региональный аспект : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.08 / Ивушкина Ольга Викторовна; ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет». – Красноярск. - 2018. – 28 с. – Текст : непосредственный.

**Sementsova I.A., Fedorova E. A. Crimes in the field of transport: the criminological aspect and the specifics of the criminal law** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2021. – Т. 7 (73). № 1. – P. 139-145.

The article is devoted to the discussion aspects of the nature of transport crime. The current state of the transport industry and transport security is described. Statistical data on the state of crime in the field of transport are given on the example of the Southern Federal District. The classification and criteria for the delimitation of transport crimes and crimes committed on transport, under the object of criminal encroachment, the place of their commitment, the subject of encroachment and other elements of the composition of the crime are proposed. Methods of their commit are revealed. Formulate the conclusion about the presence of a single object of transport crimes safety of motion or operation of transport (vehicle).

**Keywords:** transport crime, transport crimes, traffic safety, safety of vehicle operation.

#### Spisok literatury

1. Halandachev, N. P. Analiz mekhanizmov realizacii transportnoj strategii RF / N. P. Halandachev. – Tekst : neposredstvennyj. // Sinergiya Nauk. – 2019. – № 33. – S. 110-126.
2. Transportnaya strategiya Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda // Oficial'nyj sajт Ministerstva transporta. : [sajт]. – . – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (data obrashcheniya: 17.03.2021). – Tekst: elektronnyj.
3. Sudenko, V. E. Specifika rassledovaniya prestuplenij, sovershyonnyh organizovannymi prestupnymi gruppami i prestupnymi soobschestvami, v tom chisle na ob"ektah transportnoj infrastruktury / V. E. Sudenko.

- ko. – Tekst: elektronnyj. // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. YUridicheskie nauki. 2019. № 2. [sajt]. – . – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/spetsifika-rassledovaniya-prestupleniy-sovershyonnyh-organizovannymi-prestupnymi-gruppami-i-prestupnymi-soobshchestvami-v-tom-chisle> (data obrashcheniya: 17.03.2021).
4. Balashov, S. K. Ugolovno-pravovaya ohrana bezopasnosti dvizheniya i ekspluatacii zheleznodorozhnogo transporta: avtoreferat dis. ... kandidata yuridicheskikh nauk : 12.00.08 / Balashov Sergej Konstantinovich; Rostovskij yuridicheskij institut MVD Rossii, – Rostov-na-Donu. – 2007. – 26 s. – Tekst : neposredstvennyj.
5. Federal'nyj zakon «O transportnoj bezopasnosti» ot 09.02.2007 № 16-FZ (s izmeneniyami i dopolneniyami). // Dostup iz sprav.- pravovoj sistemy Konsul'tantPlyus. – Tekst: elektronnyj.
6. Rezul'taty operativno-sluzhebnnoj deyatel'nosti UT MVD Rossii po YUFO za 2020 god // Upravlenie na transporte MVD Rossii po YUzhnomu federal'nomu okrugu : [sajt]. – . – URL: <https://yufout.mvd.rf/document/22602412> (data obrashcheniya: 17.03.2021).– Tekst: elektronnyj.
7. Gruzdeva, L. M. Ugolovno-pravovye sredstva bor'by s prestupnost'yu na transporte / L. M. Gruzdeva. – Tekst : neposredstvennyj. // Transportnoe pravo i bezopasnost'. – 2020. – № 3(35). – С.53.
8. Ivushkina, O. V. Krazhi gruzov iz podvizhnogo sostava zheleznodorozhnogo transporta : harakteristika i preduprezhdenie : regional'nyj aspekt : avtoreferat dis. ... kandidata yuridicheskikh nauk : 12.00.08 / Ivushkina Ol'ga Viktorovna; FGAOU VO «Sibirskij federal'nyj universitet». – Krasnoyarsk. 2018. – 28 s. – Tekst : neposredstvennyj.