

# **ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

---

УДК 343.2:629.08

© Агапов П. В.

— доктор юридических наук, доцент,  
профессор кафедры уголовного права,  
уголовного процесса и криминалистики  
Юридического института Российского  
университета транспорта (МИИТ)

[kafedrap212@mail.ru](mailto:kafedrap212@mail.ru)

© Мотин О. А.

— кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры уголовного права и процесса  
Московского городского педагогического университета

[omotin@mail.ru](mailto:omotin@mail.ru)

## **Публично-правовые признаки объекта и предмета недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями**

**Аннотация.** В силу ежегодного роста количества транспортных средств их безопасная эксплуатация представляет особый интерес не только с точки зрения объекта уголовно-правовой охраны, но и всего социально-экономического развития российского общества. К сожалению, эксплуатация транспорта как источника повышенной опасности неизбежно связана с высоким уровнем травматизма и смертности. В случаях, когда причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку в процессе эксплуатации транспорта связано с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, есть основания для установления в деяниях причастных к нарушению правил лиц наличия признаков составов транспортных преступлений, в том числе и предусмотренных ст. 266 УК РФ. В статье систематизируются и рассматриваются с учетом действующих публично-правовых предписаний признаки объекта и предмета недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями. В

результате предлагаются единые подходы к толкованию и применению на практике признаков объекта и предмета составов преступлений, предусмотренных ст. 266 УК РФ.

**Ключевые слова:** объект; предмет; недоброкачественный ремонт транспортных средств; выпуск в эксплуатацию с техническими неисправностями; публично-правовые признаки.

© Agapov P.

— doctor of law, associate professor, professor of the department «Criminal law, criminal process and criminalistics» of Law Institute Russian University of Transport

© Motin O.

— ph.d in law, associate professor of the criminal law and procedure Moscow City Pedagogical University

### **Public legal signs of the object and the subject of poor-quality repair of vehicles and their release into service with technical malfunctions**

**Abstract.** Due to the annual increase in the number of vehicles, their safe operation is of particular interest not only from the point of view of the object of criminal law protection, but also the entire socio-economic development of Russian society. Unfortunately, the use of transport as a source of increased danger is inevitably associated with a high level of injury and death. In cases where causing serious harm to health or death to a person during the operation of transport is associated with a violation of the rules of traffic safety and operation of vehicles, there are grounds for establishing in the acts involved in the violation of the rules of persons the presence of signs of transport crimes, including those provided for in article 266 of the criminal The authors categorized and considered taking into account existing public-law prescriptions the signs of the object and the subject of poor-quality repair of vehicles and their release into service with technical malfunctions. As a result, there are proposed unified approaches to the interpretation and application in practice of the characteristics of the object and the subject of the crimes, provided in art. 266 of the Criminal Code of the Russian Federation.

**Keywords:** object; subject; poor-quality repair of vehicles; release into service with technical malfunctions; public legal signs.

---

Важным аспектом безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортной безопасности) является техническая

безопасность, которая должна обеспечиваться соблюдением правил ремонта техники и выпуском транспорта в эксплуатацию в технически исправном состоянии [6, с. 3]. Несоблюдение, игнорирование и иные разновидности нарушений специальных правил технической эксплуатации транспорта часто приводят к причинению смерти человеку, вреда здоровью и имущественным интересам граждан.

В последнее время качество технического обслуживания транспорта не всегда отвечает всем требованиям безопасности. Увеличивается продолжительность срока эксплуатации единицы техники, что само по себе неплохо, но вследствие этого складывается ситуация, когда в России средний «возраст» транспортных средств значительно превышает европейский и североамериканский. На территории нашей страны эксплуатируются транспортные средства, уже отслужившие нормативные сроки в других странах и после этого приобретенные российскими компаниями для продолжения использования в России, зачастую в коммерческой деятельности и, что того хуже, в пассажироперевозках.

Все это обуславливает повышенную общественную опасность недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями. Именно это объясняет существование множества норм, регламентирующих деятельность организаций, предоставляющих услуги по ремонту и обслуживанию транспортных средств, которые закреплены в федеральных законах (например, от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности», от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и др.), подзаконных актах; а также норм об уголовной ответственности за указанные действия, закрепленных в ст. 266 УК РФ «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями».

Особенность общественной опасности недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями заключается в том, что вред причиняется, как правило, не лицом, управляющим транспортным средством, а тем, кто является ответственным за качественный ремонт, техническое обслуживание и выпуск в эксплуатацию технических систем транспорта. Лицу, которое не знает и не догадывается о технической неисправности источника повышенной опасности, при управлении транспортным средством намного сложнее установить контроль над вышедшим из безопасного состояния техническим механизмом, предотвратить транспортное происшествие и его последствия, чем осведомленному о технически неисправном состоянии транспортного средства или могущему его прогнозировать [6, с. 34].

В теории уголовного права определения категории «общественная безопасность» разнятся. Ряд авторов считают, что общественная

безопасность есть система общественных отношений, обеспечивающих предотвращение и устранение общей опасности насильственного причинения вреда правоохраняемым интересам в целом, гарантирующим тем самым их устойчивость и надежность (В. П. Тихий). Согласно следующей точке зрения общественная безопасность (в широком смысле слова) характеризуется состоянием защищенности безопасных условий функционирования общества и общественного порядка, здоровья населения и общественной нравственности, экологической безопасности, безопасности функционирования транспортных средств и безопасности компьютерной информации (В. С. Комиссаров). По мнению третьих, общественная безопасность в качестве родового объекта транспортных преступлений означает совокупность охраняемых уголовным законом общественных отношений, обеспечивающих защиту интересов безаварийного функционирования транспортных средств, жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей среды. Четвертые полагают, что общественная безопасность представляет собой совокупность общественных отношений, которые обеспечивают такие условия жизни людей, при которых исключается причинение им физического, морального или имущественного вреда, а безопасность дорожного движения является разновидностью общественной безопасности (А. С. Кузьмина).

Исходя из изложенного, родовой объект предусмотренного ст. 266 УК РФ преступления необходимо определить как интересы общественной безопасности в сфере функционирования транспорта. Соответственно видовым объектом рассматриваемого преступления должны признаваться интересы безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Термин «безопасность» подразумевает состояние, при котором кому-нибудь или чему-нибудь не угрожает опасность, есть защита от опасности [9, с. 41]. Иными словами, транспортное средство как автономный предмет не может быть опасен сам для себя.

Определению основного непосредственного объекта недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями может способствовать понимание механизма причинения вреда объекту уголовно-правовой охраны. Установление указанного механизма заключается в определении элементов нарушенного общественного отношения, к которым в теории отечественного уголовного права традиционно относили субъекта отношения (человека, юридическое лицо, потерпевшего), его объект (предмет преступления) и социальную связь между субъектом (субъектами) и объектом (объектами), проявляющуюся в виде правоохраняемого, законного интереса. Способствовать пониманию механизма причинения вреда объекту

преступления при недоброкачественном ремонте транспортных средств и выпуске их в эксплуатацию с техническими неисправностями будет анализ составляющих его элементов.

Считается, что состав недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями является двуобъектным. Непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, являются интересы безопасности движения и эксплуатации технических систем транспорта, а дополнительным или факультативным — жизнь, здоровье, собственность граждан или юридических лиц [16, с. 541].

На основании анализа норм УК РФ, устанавливающих ответственность за транспортные преступления, можно сделать вывод, что к предмету преступлений, предусмотренных ст. 266 УК РФ, относятся транспортные средства железнодорожного (в том числе метро), всех видов водного, воздушного и автомобильного транспорта, а также характерные для каждого вида транспорта технические системы (оборудование, устройства, пути). Следует согласиться с точкой зрения, высказанной в научной литературе, что к предмету рассматриваемого преступления справедливо относят маломерный водный транспорт и автомобильные дороги [6, с. 9].

Поэтому конструктивный признак диспозиции ст. 266 УК РФ «транспортное средство» является совокупным, аккумулирующим в себе железнодорожный (в том числе метрополитен), воздушный, водный (морской или речной) и автомобильный транспорт (в том числе городской наземный электротранспорт и специальный транспорт — трактора, сельскохозяйственные машины, машины коммунальных служб и др.).

В то же время электромеханические автомашины аттракционов типа «Автодром» и аналогичных, используемые в процессе оказания развлекательных услуг жителям российских городов и сел в парках и местах отдыха, а также детские железные дороги, относимые некоторыми авторами к путям сообщения [12, с. 591], не могут признаваться транспортными средствами и путями сообщения в смысле предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ. Это связано с тем, что они выполняют другую функцию (не транспортную, а развлекательную), поэтому их недоброкачественный ремонт или эксплуатация с техническими неисправностями, если это повлечет причинение вреда здоровью или гибель человека, могут признаваться деяниями, наказуемыми по ст. 238 УК РФ, т.е. оказанием услуг, не отвечающих требованиям безопасности, или повлечь ответственность по иным нормам УК РФ о неосторожных преступлениях против личности.

В связи с этим железные дороги различных развлекательных комплексов, автономные дороги рудников, шахт и других предприятий

и организаций не являются предметом анализируемого состава преступления, поскольку перемещение по ним не создает угрозы безопасности движения и эксплуатации этого вида транспорта. Недоброкачественный ремонт этих средств перемещения нарушает сугубо ведомственные нормативные предписания, предназначенные для регулирования внутренних технологических процессов. Подобные деяния, повлекшие уголовно-правовые последствия, в зависимости от ситуации могут быть квалифицированы как нарушение правил охраны труда (ст. 143 УК РФ) либо как преступления против личности (ст. 105, 109, 118 УК РФ) и (или) собственности (ст. 167, 168 УК РФ).

Характерным для подобных случаев является пример, приведенный В. Г. Старковым: «Техник на почве неприязненных отношений с командиром корабля не заменил вышедшую из строя деталь двигателя, что повлекло катастрофу и гибель командира» [14, 129]. Содеянное в этой ситуации следует квалифицировать как убийство.

В случае с диспозицией ст. 266 УК РФ, когда виды транспортных средств и путей сообщения не конкретизируются, нельзя однозначно утверждать, что иные виды транспортных средств, кроме железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного, не могут рассматриваться в качестве предмета преступления, предусмотренного исследуемой статьей УК РФ. Тем более что канатные дороги, фуникулеры и активно используемые за рубежом средства транспорта на магнитной подвеске в полной мере выполняют транспортную функцию, поэтому должны признаваться транспортными средствами и относиться к предмету преступления, предусмотренному ст. 266 УК РФ.

Также есть мнение, что к транспортным средствам в аспекте уголовной ответственности по ст. 266 УК РФ при определенных условиях можно отнести эскалаторы и траволаторы [траволатор (от англ. *travelator* — пассажирский конвейер, движущийся тротуар) — это движущаяся бесступенчатая горизонтальная или наклонная дорожка, которая позволяет ускорить или облегчить передвижение пешеходов], однако судебная практика такой подход не поддерживает, и уголовные дела при причинении тяжкого вреда здоровью или смерти на эскалаторах и траволаторах чаще всего возбуждаются по ст. 238 «Производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности», или ст. 216 «Нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных или иных работ» УК РФ [18].

Наряду с транспортными средствами в качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, законодатель указывает иные технические системы транспорта (пути сообщения, средства сигнализации, связи, иное транспортное оборудование). Равно как и транспортные средства, они являются предметом рассматриваемого состава преступления и имеют самостоятельное значение для

квалификации деяний, запрещенных ст. 266 УК РФ.

Классификация иных технических систем транспорта обширна. По различным основаниям авторами выделяются следующие виды транспортных коммуникаций, которые могут выступать в качестве предметов недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

В зависимости от видовой принадлежности путей сообщения и коммуникаций транспортных средств они подразделяются на пути железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного транспорта; средства сигнализации на воздушном, водном, железнодорожном и автомобильном транспорте и т.д. По мнению одних исследователей, количество их исчерпывающее и находится в прямой пропорциональной зависимости от перечня видов транспортных средств, охватываемых данной уголовно-правовой нормой. Исключение составляет признак «иное транспортное оборудование», который носит открытый характер и определяется с учетом конкретных обстоятельств дела [6, с. 55]. По мнению других, так как в законе не приведен исчерпывающий перечень технических систем транспорта, не исключено признание в качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, иного транспортного оборудования и технических систем, например, системы метрополитена, транспортных средств на воздушной «подушке», магнитной подвеске и т.п. Каждый из перечисленных в ст. 266 УК РФ в качестве признака состава преступления элемент технических систем транспорта может иметь самостоятельное значение и являться предметом недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

Следует иметь в виду, что предметом недоброкачественного ремонта являются как транспортные средства, так и пути сообщения, средства сигнализации, связи и иное транспортное оборудование, в то время как предметом выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств будут только транспортные средства [12, с. 592], т.е. подвижной состав железнодорожного (в том числе метрополитена), воздушного, водного (морского или речного), автомобильного, а также городского наземного электротранспорта и специального транспорта (трактора, иные сельскохозяйственные и самоходные машины, машины коммунальных служб и др.).

Таким образом, ст. 266 УК РФ охраняет безопасность движения и эксплуатации воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного и городского электротранспорта.

Из судов военно-морского флота к предмету преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, могут относиться только вспомогательные суда и плавучие средства, личный состав которых комплектуется не военнослужащими, а гражданским персоналом

(вольнонаемными лицами) [см. Архив Мурманского областного суда за 1976 г. Уголовное дело № 1-23]. Это положение следует из содержания ст. 352 УК РФ, диспозиция которой предусматривает нарушение правил вождения или эксплуатации на военных кораблях, личный состав которых комплектуется военнослужащими [15, с. 529].

В то же время плоты, герметизированные емкости, буксируемые к месту их установки (трубы, цистерны, понтоны), металлические конструкции, доставляемые на буксире в плавучем состоянии (нефтяные вышки, мостовые пролеты и т. д.), а также гребные лодки, байдарки, надувные суда, шлюпки, лодки и иные плавсредства, являющиеся принадлежностью какого-либо судна и не подлежащие самостоятельной регистрации и техническому надзору, нет оснований рассматривать в качестве предмета состава преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, поскольку они не выполняют функций воднотранспортного средства и не обладают присущими ему признаками, либо не представляют столь повышенной опасности для безопасных условий их эксплуатации.

Под железнодорожным транспортным средством как предметом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, следует понимать совокупность рельсовых транспортных средств (исключая трамвай), используемых на магистральных путях сообщения, узкоколейных железных дорогах, подъездных путях и других железных дорогах специального назначения, находящуюся в ведении как Минтранса России, так и других организаций и предприятий; а также метрополитен [1, с. 10].

Железнодорожный транспорт включает в себя железнодорожный подвижной состав (локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги); моторвагонный подвижной состав (моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромтрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты); а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав (путеукладочные и иные рельсовые краны, щебнеочистительные машины, путевые обследовательские и испытательные станции, снегоочистительные машины, платформы, цистерны, восстановительные, пожарные поезда, автодрезины) (см. приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»).

Специфической разновидностью железнодорожного транспорта является метро, которое в отличие от трамвая, будучи городским рельсовым транспортом, приравнивается к железнодорожным транспортным средствам. Наряду с этим он обладает рядом

отличительных особенностей: замкнутый характер системы путей сообщения, ограниченной пределами городской территории; целевое предназначение исключительно для перевозки пассажиров внутри города; преимущественно подземное расположение путей сообщения и сооружений на них; наличие ограждений на наземных и надземных участках путей, отсутствие пересечений с путями следования других видов транспорта либо пешеходных переходов, что практически исключает возможность наезда на людей и столкновений с другими транспортными средствами [10, с. 9—10]. В то же время метрополитен как функциональная система рельсовых транспортных средств отвечает признакам железнодорожного транспортного средства и поэтому является предметом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ [6, с. 67—68].

Внутризаводской, внутрицеховой, внутришахтный и другой подобный электротранспорт (электровозы, вагонетки и т.п.) в предмет анализируемого состава преступления не входят. Происшествия на них обусловлены не нарушением правил безопасности движения или эксплуатации, а несоблюдением соответствующих правил производства определенных работ, техники безопасности или иных правил охраны труда, и в случае наступления уголовно-наказуемых последствий должны влечь ответственность по ст. 216, 238 или другим статьям УК РФ.

Заключительным видом транспортных средств, недоброкачественный ремонт или выпуск в эксплуатацию с техническими неисправностями которых может повлечь ответственность по ст. 266 УК РФ, являются автомобильные и иные механические транспортные средства, понятие которых раскрывается в примечании 1 к ст. 264 УК РФ и правилах дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

С точки зрения применения ст. 266 УК РФ, интерес представляют понятия «другое механическое транспортное средство» и «иное механическое транспортное средство», используемые при характеристике состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Так как в ст. 266 УК РФ не детализируется перечень транспортных средств, которые могут выступать предметом данного преступления, представляется, что понятие предмета состава недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями является наиболее широким по сравнению со всеми иными транспортными преступлениями, предусмотренными нормами гл. 27 УК РФ.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Данный нормативный правовой акт включает в понятие транспортного средства все предметы материального мира, выполняющие в том или ином виде функции транспорта. Определенные вопросы при применении ст. 266 УК РФ может вызвать отнесение к транспортным средствам в контексте предмета рассматриваемого преступления иных механических транспортных средств, например, мопедов и приравненных к ним других транспортных средств, приводимых в движение двигателем (в том числе электрическим) либо несамоходных (прицепов, тележек), которые не входят в определение механических транспортных средств, предусмотренное Правилами дорожного движения (постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090).

В связи с тем что в ст. 266 УК РФ говорится не о механическом транспортном средстве, а используется общий термин «транспортное средство», представляется, что к предмету состава недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями должны относиться и мопеды, и приравненные к ним другие транспортные средства, приводимые в движение двигателем, например, набирающие в настоящее время популярность трициклы и квадрициклы, для управления которыми не всегда нужно получение водительских прав, а также несамоходные средства транспорта (прицепы, тележки и их разновидности).

Следующей разновидностью предмета недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями являются указанные в диспозиции ч. 1 ст. 266 УК РФ пути сообщения. Равно как и понятию транспортного средства, уголовный закон не дает определения термину «путь сообщения».

В русском языке «путь» означает 1) то же, что дорога; 2) место, линия в пространстве, где происходит передвижение, сообщение; воздушные пути, водные пути, пути сообщения (железнодорожные, автомобильные, воздушные, водные); 3) железнодорожная колея, линия; служба пути, запасный путь... Под «сообщением» понимается (в третьем значении) способ передвижения, связи; пути сообщения, удобное сообщение [9, с. 634, 747].

Таким образом, под путями сообщения может пониматься совокупность дорог, линий, узлов и сооружений, обеспечивающих передвижение (перемещение) транспортных средств либо грузов из одного пункта в другой.

Пути сообщения включают в себя:

а) на железнодорожном транспорте — железнодорожное полотно, комплекс сооружений и устройств, образующих разные типы железных дорог (обычные, узкоколейные, локальные железные дороги

предприятий и др.);

б) на воздушном транспорте — взлетно-посадочную полосу, рулежную дорожку, воздушные трассы и утвержденные маршруты полетов;

в) на водном транспорте — пути следования морских либо речных судов из одного порта в другой, проливы, каналы, шлюзы, судоходные участки рек, озер, фарватеры, рейды, причалы;

г) на автомобильном транспорте — проезжую часть дороги с твердым покрытием или рельсовой колеей для трамваев.

По объективным причинам воздушное пространство, как элемент воздушного пути сообщения, не может быть отнесено к предмету недоброкачественного ремонта путей сообщения. Противоправное воздействие, выраженное в недоброкачественном ремонте, может быть направлено только на остальные перечисленные элементы воздушного пути, имеющие материальную оболочку.

В то же время нельзя согласиться с утверждением А. В. Козуна о том, что «водное пространство по понятным причинам не является предметом исследуемого состава преступления» [6, с. 74]. Например, недоброкачественный ремонт (очистка от наносов) фарватера реки после паводка перед очередной навигацией, повлекший за собой пробоину и затопление судна с наступлением предусмотренных ст. 266 УК РФ последствий, вполне может быть квалифицирован по указанной статье УК РФ. Особенно актуальным становится указанный пример в свете изменений законодательства, в соответствии с которыми в настоящее время обязанность обеспечения безопасности водных путей у причалов и пристаней возлагается на владельцев этих объектов, а в федеральном ведении остаются только главные фарватеры рек и каналов.

На железнодорожном транспорте пути сообщения представляют собой систему сооружений и устройств (оборудования), образующих железную дорогу с одной или несколькими рельсовыми колеями для движения по ним соответствующего (железнодорожного) транспорта [13, с. 61—64]. Железнодорожный путь сообщения — это сложный комплекс инженерных сооружений и устройств, расположенных в полосе отвода, образующих дорогу с направляющей рельсовой колеей и состоящий из верхнего и нижнего строения пути. К верхнему строению относятся рельсы, шпалы (деревянные или бетонные) либо применяемые вместо них специальные цельные бетонные плиты и основания, рельсовые скрепления, стрелочные переводы, балластный слой, который может быть двухслойным (из основного слоя — щебня твердых пород и расположенной под ним песчаной или песчано-гравийной подушки) или однослойным (из щебня, песчано-гравийной смеси, отходов асбестового производства, песка, ракушечника, шлака) и другие технические устройства, участвующие в процессе перемещения

железнодорожных транспортных средств. К нижнему строению относятся земляное полотно и искусственные сооружения (мосты, тоннели, трубы, путепроводы и т. д.). На мостах к железнодорожным путепроводам (путям сообщения) могут относиться балластные конструкции (специальные «корыта» на мосту для размещения балласта) и мостовые брусья или плиты, закрепляемые непосредственно на мостовых конструкциях.

Железнодорожные пути сообщения делятся на главные (соединяющие станции или другие отдельные пункты), станционные (приемоотправочные, сортировочные, вытяжные, погрузочно-выгрузочные, ходовые, соединительные и др.) и специального назначения (подъездные пути промышленного железнодорожного транспорта, предохранительные и улавливающие тупики). Главные станционные пути являются продолжением путей прилегающих к станции перегонов и не имеют отклонений на стрелочных переводах. Приемоотправочные пути предназначены для приема поездов на станцию, стоянки и отправления на перегон. На крупных станциях пути, предназначенные для выполнения однородных операций, объединяют в парки.

Понятие пути сообщения применительно к автотранспорту означает дорогу, т.е. обустроенную или приспособленную и используемую для движения транспортных средств полосу земли либо поверхность искусственного сооружения, которая включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Определение понятия «дорога» в России закреплено законодательно (ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

В Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» дается определение автомобильной дороги — это объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог (п. 1 ст. 3 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Указанные определения не противоречат и дополняют друг друга. Так под защитными дорожными сооружениями понимаются элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения. Под искусственными дорожными сооружениями — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог с иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения).

Таким образом, недоброкачественный ремонт любого из перечисленных элементов путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, если это повлечет предусмотренные ст. 266 УК РФ последствия, может образовывать состав преступления и являться основанием для привлечения виновного к уголовной ответственности.

До настоящего времени спорным оставался вопрос о возможности наступления уголовной ответственности лиц, ответственных за содержание автомобильных дорог в безопасном состоянии и устранении выбоин, ям и иных повреждений дорожного покрытия. Не секрет, что немалая часть ДТП происходит по причине неудовлетворительного состояния дорожного покрытия, обусловленного отсутствием или недоброкачественным выполнением ремонта. В настоящее время в случаях, когда по заключению автотехнической или иной криминалистической экспертизы причиной ДТП послужил недоброкачественный ремонт дороги, суды все чаще выясняют вину лиц, ответственных за поддержание надлежащего технического состояния автомобильной дороги [2], при наличии которой такие лица могут быть привлечены к ответственности, вплоть до уголовной, а водитель транспортного средства, участвовавший в ДТП, или иной участник дорожного движения наоборот, будет освобожден от ответственности [см. постановление об отказе в возбуждении уголовного дела от 28 марта 2011 г. // Архив СО по ДТП СУ при УВД по городу Самаре. Материалы проверки сообщения о преступлении от 20 марта 2011 г. № 2429].

Под средствами сигнализации, упомянутыми в диспозиции нормы, предусмотренной ч. 1 ст. 266 УК РФ, понимаются разнообразные технические устройства, конструктивно предназначенные для передачи звуковой, световой и иной условной информации для обеспечения безопасности при эксплуатации транспорта (светофоры, семафоры, маяки, бакены, буи, аэродромные огни и т. п.). Так как средства сигнализации в ст. 266 УК РФ никак не конкретизированы, для

формулирования наиболее общего определения средств сигнализации необходимо обратиться к толкованию данного термина в русской филологии.

Термин «сигнализация» может пониматься в следующих значениях: 1) сигнализировать; 2) устройство для подачи сигналов (в 1 значении); автоматическая сигнализация; 3) система сигналов (в 1 значении), применяемая где-нибудь; морская сигнализация [9, с. 716].

На воздушном транспорте к средствам сигнализации относят: оборудование аэродромов, вертодромов, посадочных площадок — маркировочные знаки, обозначающие порог, цифровые значения магнитно-посадочного угла, продольную ось, зону приземления, фиксированное расстояние и край, параллельные взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянок; световое отражение ВПП, различные сигнальные устройства, маячные системы посадки, а также иные средства, подающие условную информацию [17, с. 370].

На водном транспорте в качестве средств сигнализации большинством авторов указываются береговые и плавучие средства навигационного оборудования (маяки, навигационные знаки в районах трубопроводов и тоннелей, телеграфных, телефонных и иных коммуникационных кабелей, огни, створы, буи, бакены и вехи), радиомаяки и береговые средства противотуманной сигнализации, предназначенные для безаварийного плавания судов и обеспечения их движения по кратчайшему пути [4, с. 14]. Другие авторы относят к ним также огни, предписанные Международными правилами предотвращения столкновения судов в море 1972 г., принятыми III конференцией ООН по морскому праву, которые должны выставляться от захода до восхода солнца при любой погоде, а также в дневное время в условиях ограниченной видимости и при всех других обстоятельствах, когда это будет сочтено необходимым (топовый, бортовые, кормовой и др.); предписанные теми же Правилами знаки, устройства для подачи звуковых и световых сигналов, подаваемых при маневрировании судов; сигналы, маневроуказатели и предупреждения в условиях ограниченной видимости, при ситуации, когда судно лишено возможности управления, и во всех иных необходимых случаях, а также оборудование портов, используемое для сигнализации [7, с. 300; 6, с. 78].

На железнодорожном транспорте к средствам сигнализации можно отнести светофоры, семафоры, приборы обнаружения нагрева бруксов (ПОНАБы), диски, щиты, флаги, автоматические и полуавтоматические средства централизации и блокировки, автоматические локомотивные сигнализации, линии автоблокировки [10, с. 8; 4, с. 14—15; 6, с. 79].

На автомобильном транспорте средствами сигнализации можно признавать светофоры различных видов и модификаций, предназначенные для регулирования дорожного движения, а также движения городского рельсового транспорта (трамваев), сигнальные

шлагбаумы, путевые и маркировочные знаки дорожного движения, щиты безопасности и другие сигнальные устройства [6, с. 79].

Средствами связи, указанными в диспозиции ч. 1 ст. 266 УК РФ, недоброкачественный ремонт которых может повлечь уголовную ответственность при наступлении последствий, предусмотренных анализируемой статьей УК РФ, следует признавать технические устройства и приспособления, конструктивно предназначенные для приема и передачи различных сообщений (телефонные, телеграфные провода, рации и радиостанции, аппаратура спутниковой связи, телексы, телетайпы, другое радиотехническое оборудование и т.п.).

Средства связи, как и средства сигнализации и пути сообщения, являются самостоятельной разновидностью предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, обладающего присущими ему признаками и имеющего самостоятельное значение в обеспечении безопасности движения транспорта и механизме квалификации недоброкачественного ремонта.

Под средствами связи следует понимать устройства, предназначенные для передачи и приема текстовой или аудиовизуальной информации и обеспечивающие безопасность движения, контроль за движением, обмен необходимыми для обеспечения безопасности движения сведениями, подачу аварийных сигналов [12, с. 592]. В процессе передачи и приема информации через средства связи должны участвовать два и более лица, причем одно лицо должно быть передающим, а другое — принимающим эту информацию.

Средствами связи на воздушном транспорте могут признаваться ведомственные телефонные, радиотелефонные и телеграфные линии, рации, радиостанции, аппаратура спутниковой связи и другое радиотехническое оборудование — автоматизированные системы управления воздушного движения, трассовые аэродромные и посадочные радиолокаторы, радиопеленгаторы и иные средства воздушной и наземной электросвязи, обеспечивающие безопасность движения воздушного транспорта в открытом небе и в районе аэропорта, у места посадки, особенно в сложных метеорологических условиях, осуществление маневра захода на посадку и контроль за движением по летному полю (см. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР) [3, с. 247; 8, с. 212; 6, с. 76].

На водном и железнодорожном транспорте средствами связи являются телефонные, радиотелефонные и радиолокационные установки, рации, радиостанции, телеграф, телекс, телетайп, аппаратура спутниковой связи и другое радиотехническое оборудование. Посредством радиосвязи на водном транспорте обеспечивается безопасность плавания, обмен корреспонденцией, подача аварийных сигналов и т.д.; на железнодорожном транспорте связь применяется для дачи указаний об установке маршрутов, открытии семафора,

организации маневровых, сортировочных и грузовых работ, а также движение между соседними станциями (см. Правила технической эксплуатации судовых средств радиосвязи и радиотрансляции; Правила технической эксплуатации береговых средств радиосвязи Минречфлота РСФСР; Правила радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России № 137, Минсвязи России № 190, Госкомрыболовства России № 291 от 4 ноября 2000 г.).

Относительно закрепления в диспозиции ст. 266 УК РФ признака «иное транспортное оборудование» в теории уголовно-правовой науки существует несколько точек зрения. Ряд авторов признают его оценочным понятием, так как, по их мнению, законодатель при формулировании диспозиции исследуемой уголовно-правовой нормы, вероятно, предусмотрел его, потому что охватить все множество технических средств, обеспечивающих безопасность движения или эксплуатации транспорта, невозможно. Кроме того, техногенный процесс не консервативен, а постоянно развивается благодаря научным и технологическим изысканиям, и поэтому все виды транспорта совершенствуются и развиваются. Следствием этого являются технические изменения средств сигнализации и связи, а также иных технических систем транспорта в их количественном и (или) качественном состоянии. В будущем закономерно появление новых видов технических средств, которые будут участвовать в процессе обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта. Поэтому, чтобы не вносить изменений в диспозицию уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 266 УК РФ, законодатель предусмотрел такой явно оценочный и бланкетный признак состава, как «иное транспортное оборудование».

Другие авторы, занимающиеся проблемами транспортных преступлений, предполагают, что законодатель под данным термином имел в виду совокупность вспомогательных механизмов, устройств, приборов, прямо или косвенно участвующих в процессе обеспечения безопасности движения или эксплуатации транспортных средств и не входящих ни в одну из других разновидностей предмета уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 266 УК РФ [5, с. 542; 19, с. 316]. Кроме того, этот термин встречается в ряде нормативных предписаний технического характера и имеет аналогичное содержание, в частности, к нему относятся различное ремонтное оборудование и устройства, а также вспомогательные технические системы транспорта, средства обеспечения и организации движения транспорта.

На наш взгляд, на практике применимы оба подхода, и антагонистических противоречий между ними нет, так как, действительно, с развитием научно-технического прогресса каждый год закономерно появление новых разновидностей иного транспортного

оборудования, в том числе вспомогательных механизмов, устройств, приборов, прямо или косвенно участвующих в процессе обеспечения безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, при недоброкачественном ремонте которых и наступлении в результате этого тяжкого вреда здоровью человека либо смерти одного или нескольких лиц существующие уголовно-правовые нормы, предусмотренные ст. 266 УК РФ, позволяют привлекать виновных лиц к уголовной ответственности.

Таким образом, иным транспортным оборудованием в смысле предмета уголовно-правовой охраны нормами, предусмотренными ст. 266 УК РФ, следует признавать совокупность механизмов, технических устройств и приборов, обеспечивающих безопасность функционирования транспорта, к которым на железнодорожном транспорте можно отнести тормозные башмаки, устройства и сооружения освещения путей сообщения и др.; на водном транспорте — тросы для буксирования самоходных и несамоходных судов и т.п.; на воздушном транспорте — сооружения и устройства, обеспечивающие заправку воздушных судов топливом, осуществление ремонтных работ, радиолокаторы и др.; на автомобильном транспорте — контактные провода для движения электротранспорта, тягово-цепные устройства, тросы для буксирования, противооткатные механизмы, временные эстакады, переправы и т.п.

Завершая анализ объекта и предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, можно сделать следующие выводы.

Родовым объектом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, являются интересы общественной безопасности в сфере функционирования транспорта. Соответственно, видовым объектом рассматриваемого преступления должны признаваться интересы безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ являются охраняемые уголовным законом общественные отношения или интересы в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, а дополнительным непосредственным объектом — здоровье или жизнь человека или нескольких лиц.

Предметом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, является транспортное средство воздушного, водного (в том числе и маломерного), железнодорожного и автомобильного видов транспорта, а также пути сообщения (к которым можно относить и автомобильные дороги), средства сигнализации или связи и иное транспортное оборудование, которое служит для обеспечения требований безопасности в процессе эксплуатации транспорта и должно определяться в каждом случае индивидуально с учетом конкретных обстоятельств совершения общественно опасного деяния и правил

применения бланкетных уголовно-правовых норм.

### Литература

1. Белокобыльский, Н. Н. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта : дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1981.
2. Борисов, Т. Правильная яма. Верховный суд выяснил вину дорожников в аварии / Т. Борисов, Н. Козлова // Российская газета — Федеральный выпуск. — 2012. — № 5769 (96). — 2 мая.
3. Бромберг, А. Л. Механическое и энергетическое оборудование аэропортов / А. Л. Бромберг [и др.]. — М., 1968.
4. Замосковцев, П. В. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел / П. В. Замосковцев, А. И. Коробеев. — Хабаровск, 1988.
5. Козаченко, И. Я. Уголовное право. Особенная часть : учебник / под ред. И. Я. Козаченко, З. А. Незнамовой, Г. П. Новоселова. — М., 1997.
6. Козун, А. В. Уголовная ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями : дис. ... канд. юрид. наук. — Омск, 2002.
7. Комментарий к Кодексу РСФСР об административных правонарушениях / под ред. И. И. Веремеенко, Н. Г. Салищевой, М. С. Студеникиной. — М., 1997.
8. Никитин, Г. А. Основы авиации / Г. А. Никитин, Е. Л. Баканов. — М., 1972.
9. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. — 4-е изд., доп. — М. : Азбуковник, 1999.
10. Пайлеванян, Г. Г. Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта на метрополитене : дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1991.
11. Полный курс уголовного права : в 5 т. / под ред. А. И. Коробеева. — Т. IV: Преступления против общественной безопасности. — СПб. : Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2008.
12. Полный курс уголовного права: в 5 т. / под ред. А. И. Коробеева. — Т. IV: Преступления против общественной безопасности. — СПб. : Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2008.
13. Савченко, И. Е. Железнодорожные станции и узлы / И. Е. Савченко [и др.]. — М., 1973.
14. Старков, В. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта : дис. ... канд. юрид. наук. — Свердловск, 1975.
15. Уголовное право России. Особенная часть : учебник / под ред. Б. В. Здравомыслова. — М., 1996.
16. Уголовное право: (Часть Особенная) : учебник / под ред. И. Я. Козаченко, З. А. Незнамовой, Г. П. Новоселова. — М., 1997.
17. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: Проблемы механизма квалификации и наказания : дис. ... докт. юрид. наук. — М., 1990.
18. Шепелева, А. Лестница-ловушка: неисправный траволатор стал причиной смерти женщины // Российская газета — Федеральный выпуск. — 2011. — № 285 (5661). — 19 декабря.
19. Яцеленко, Б. В. Уголовное право. Особенная часть : учебник / под ред. проф. А. И. Рагога. — М., 1996.