

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.9:656

© Диканова Татьяна Александровна

— доктор юридических наук, заведующая отделом
научного обеспечения прокурорского надзора и укрепления
законности в деятельности таможенных органов
и на транспорте НИИ Университета прокуратуры
Российской Федерации, почетный работник прокуратуры

О состоянии преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте в 2015—2019 годах

Аннотация. Статья посвящена анализу состояния преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и борьбы с ней за пятилетний период, факторам, способствующим преступности, мерам профилактики преступности. Показаны основные причины преступности на транспорте, раскрываются особенности деятельности правоохранительных органов на транспорте по обеспечению законности и правопорядка в транспортной сфере. Раскрываются некоторые недостатки действующей статистической отчетности о преступности на транспорте. Высказаны предложения по совершенствованию правоохранительной деятельности на транспорте.

Ключевые слова: преступность; транспорт; законодательство; контроль; правоохранительные органы; аварии; хищения; факторы; меры.

© Tatiana Al. Dikanova

— Doctor of Law, head of the department of scientific support
for prosecutorial supervision and strengthening the law
in the activities of customs and transport of the Research Institute
of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation,
honorary worker of the prosecutor's office

On the criminality state on railway, water and air transport in 2015-2019

Abstract. The current paper has presented the analysis of the criminality state on railway, water and air transport and the fight against it over a five-year

period, of the factors contributing to crime, crime prevention measures. There have been shown the main causes of criminality on transport, the features of the activities of law enforcement agencies in transport to enforce the rule of law in the transport sector. There have been identified the disadvantages of the current statistical reports on criminality in transport. There have been made the suggestions to improve law enforcement in transport.

Keywords: criminality; transport; legislation; control; law enforcement agencies; accidents; thefts; factors; measures.

В связи с важной ролью транспорта в жизнеобеспечении страны (транспорт — необходимое условие связности населения, развития экономики, обеспечения соблюдения конституционных прав граждан на охрану здоровья, образование и т.д.), наличием специализированных правоохранительных органов (деятельность специализированных органов на транспорте распространяется только на железнодорожный, морской, внутренний водный и воздушный транспорт), рядом других факторов ведется статистическое наблюдение за состоянием преступности на транспорте. Так, сведения о преступлениях, совершенных на транспорте, отражаются в отчете по форме 1-ЕГС Сводный отчет по транспорту «Единый отчет о преступности», 4-ЕГС Сборник по транспорту «Сведения о состоянии преступности и результатах расследования преступлений», 1-ФЗТ Сводный отчет по транспорту России о преступлениях террористического характера и экстремистской направленности. Кроме того, система МВД России осуществляет учет по форме 1-ТР Сводный отчет о состоянии преступности на транспорте, который содержит сведения о некоторых категориях преступлений, а также о преступлениях по видам транспорта (на железнодорожном, воздушном, морском, воздушном).

Таким образом, в отличие от других сфер экономики имеется возможность проанализировать это состояние с помощью статистики.

Анализ состояния преступности на транспорте важен в том числе и потому, что транспорт — мобилизационный резерв в условиях чрезвычайных ситуаций и военного положения. Как известно, весь транспорт в годы Великой Отечественной войны был переведен на военное положение, как и правоохранительные и судебные органы, имеющие отношение к надзору за исполнением законов на транспорте и рассмотрению уголовных дел о совершенных здесь преступлениях. Особенно велика была роль железнодорожного транспорта, осуществившего переброску российских заводов на восток, эвакуацию людей, передвижение войск и их материально-технического обеспечения, восстановление разрушенных фашистами коммуникаций, техническое обслуживание и ремонт транспорта, строительство новых железнодорожных путей в условиях военного времени. Важнейшие задачи

в военное время, как известно, выполняли воздушный, морской и внутренний водный транспорт.

Выполнить свои задачи транспорт может лишь в условиях строжайшего соблюдения закона. Многолетние исследования показывают, что состояние законности на транспорте определяется его экономическим положением, уровнем профессиональной подготовки работников, эффективностью системы контроля и борьбы с правонарушениями. В современных условиях возник ряд угроз и вызовов для транспортной сферы, которые отрицательно сказываются на состоянии законности и преступности и которые отражены в Транспортной стратегии Российской Федерации, Стратегии национальной безопасности Российской Федерации.

Представляется, что в настоящее время наиболее значимое негативное влияние оказывают неразвитость транспортной системы страны, изношенность транспортных средств и инфраструктуры (в частности, предстоит массовое списание судов внутреннего водного транспорта при отсутствии возможности их адекватной замены новыми, необходим большой объем дноуглубительных работ для восстановления внутренних водных путей и т.д.), тяжелое на грани банкротства экономическое положение многих транспортных организаций, отрицательные последствия введения ограничительных мер в связи с коронавирусом для экономики транспорта и страны в целом, а значит, неизбежное сокращение бюджетного финансирования модернизации транспорта, снижение требований к бизнесу в связи с регуляторной гильотиной, отмена многих обязательных норм, в том числе об обеспечении безопасности, резкое сокращение компетенции Ространснадзора и ликвидация ряда его территориальных управлений, переход на риск-ориентированный контроль, в том числе в обеспечении безопасности движения и эксплуатации транспорта и транспортной безопасности, резкое сокращение числа проверок (например, в 2018 г. на 30%, проведение проверок — не менее 90% — только на объектах высокой степени риска), реформа системы ведомственного расследования, имеющая ту же направленность (например, уже в проекте приказа Минтранса России «О внесении изменений в Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18.12.2014 № 344», предлагалось исключить 11 из 21 события, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, о которых субъекты железнодорожного транспорта обязаны информировать Ространснадзор. Среди них такие события, которые только по удачному стечению обстоятельств не вызвали серьезных отрицательных последствий, в том числе прием поезда на занятый

железнодорожный путь; отправление поезда на занятый перегон; столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде и ряд других), передача значительной части полномочий от Международного авиационного комитета (МАК) Росавиации (что вызвало негативную реакцию и самого МАК и ряда авиакомпаний). Один из факторов влияния — сокращение штата сотрудников правоохранительных органов на транспорте (в 2015 г на 10%) [URL: <https://pravo.ru/news/view/123999/> (дата обращения: 16 мая 2020 г.)], в 2018 г. массовые увольнения по выслуге лет полицейских, опасавшихся повышения срока стажа службы для выхода на пенсию, и, как следствие, сокращение личного состава ведомства до минимума 2012 г. [URL: https://www.yandex.ru/turbo?text=https%3A%2F%2Ftsargrad.tv%2Fnews%2Fmassovye-uvolnenija-eshhe-cvetochki-podpolkovnik-zapasa-predskazal-zhestkuju-reformu-mvd_221915 (дата обращения: 16 мая 2020 г.)], острая нехватка аттестованных кадров (некомплект за последние пять лет увеличился почти в два раза) [URL: <https://newizv.ru/news/society/26-02-2020/v-mvd-priznali-nehvatku-attestovannyh-kadrov> (дата обращения: 28 апреля 2020 г.)].

Сказались и реформа образования, изменение подчиненности транспортных учебных заведений, неготовность их к обучению специалистов в условиях использования иностранной и новых видов российской техники, либерализация законодательства, регулирующего экономику, административную и уголовную ответственность за экономические правонарушения и преступления, регистрация транспортных организаций за рубежом, плавание российских судов под чужими флагами, а значит, фактическая потеря контроля российской стороны за этим транспортом.

Отдельно следует отметить увеличение бюджетного финансирования модернизации транспорта, принятие многочисленных соответствующих программ, Комплексного плана расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р), что, помимо положительного влияния, обусловило реальный рост хищений и коррупции.

Используемая для анализа преступности уголовная статистика не лишена недостатков, в частности, не позволяет анализировать состояние преступлений, связанных с реализацией программ и планов модернизации транспорта (данные о таких хищениях, о коррупции растворены в ряде других показателей отчетности), не выделяются кибератаки на транспорте (ст. 272—274.1 УК РФ) и т.д.

Внесены изменения и дополнения в УК РФ, что также сказывалось на данных о преступности. Ужесточена ответственность за ряд преступлений против безопасности на транспорте. Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ УК РФ дополнен ст. 267.1 «Действия, угрожающие

безопасной эксплуатации транспортных средств», предусматривающей ответственность за «авиадебоши», действия «зацеперов», ослепление летчиков лазерными лучами, бросание камней в транспортные средства и др. В ч. 1 ст. 213 УК РФ внесен п. «в» — хулиганство, совершенное на любом транспорте общего пользования. Привлечение к уголовной ответственности по этим новым нормам — основание для внесения авиакомпаниями нарушителя в черный список, что приводит к отказу в перевозке на всех рейсах в течение года с даты вступления в силу приговора суда. Федеральным законом от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ ст. 263 УК РФ дополнена ч. 1.1 об ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации лицом, управляющим легким (сверхлегким) воздушным судном или маломерным судном; а по ч. 1.2, 2.1 и 4 усилена ответственность за совершение преступления в состоянии опьянения (см. Федеральный закон от 23 апреля 2018 г. № 114-ФЗ). Статья 269 УК РФ признана утратившей силу, что, по мнению ученых-правоведов, оправданно, поскольку данный состав преступления содержат ст. 216 и 217 УК РФ [1].

Ряд новелл подверглись критике: в ч. 3 и 4 ст. 263.1 УК РФ отражен «до сих пор невиданный в отечественной нормотворческой практике уголовно-правовой феномен — соучастие в неосторожном преступлении» [1]. Так, в ч. 1 и 2 ст. 263.1 УК РФ сформулированы два простых материальных состава преступлений, каждое из которых является в целом неосторожным. А в ч. 3 и 4 установлена уголовная ответственность за совершение тех же самых деяний «группой лиц по предварительному сговору» и «организованной группой».

В связи с введением в ст. 263 УК РФ ч. 1.1 возникла проблема соотношения составов преступлений, предусмотренных ч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, как основного и квалифицированного. Кроме того, новелла относится к деяниям частных лиц, в собственности которых находятся легкие (сверхлегкие) воздушные суда и маломерные водные суда, но не суда большего тоннажа и иной классификации. В результате одинаковые по сущности деяния могут получить разную юридическую оценку: как преступление против личности и как преступление против безопасности транспорта [6].

На правоприменительной практике по уголовным делам о транспортных преступлениях не могут не отразиться и другие новеллы УК РФ. Например, изменения в ч. 3 и 4 ст. 15 УК РФ (см. Федеральный закон от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ), влияющие на классификацию деяний по степени тяжести и, соответственно, на решение вопросов о наказании, исчислении сроков давности и др. (ст. 58, 75, 76, 76.2, 78 УК РФ), а также применение норм УПК РФ о продлении срока содержания под стражей, избрании залога и др. (ст. 109, 106 УПК РФ).

Всего в 2019 г. на транспорте (железнодорожном, внутреннем водном, морском, воздушном) зарегистрировано 36 153 преступлений (2018 —

38 605, 2017 — 38 647; 2016 — 37 181; 2015 — 40 556). Таким образом, отмечается непрерывная тенденция снижения числа зарегистрированных преступлений.

Значительный удельный вес составили тяжкие и особо тяжкие преступления: 9072 или примерно четверть всех зарегистрированных преступлений на транспорте (2018 — 9413, 2017 — 9942; 2016 — 9682; 2015 — 10 515). Однако все же острое уголовной репрессии направлено на преступления небольшой тяжести — их 18 449 или более половины всех зарегистрированных на транспорте преступлений (соответственно по годам: 20 626, 19 866, 18 654, 19 795).

12 782 преступления совершены в особо крупном и крупном размерах, или 35,4% (в 2018 — 13 317 или 34,5%, в 2017 — 14 390 или 37,2%; 2016 — 12 991 или 34,9%; 2015 — 9617 или 23,7%).

Каждое четвертое преступление на транспорте — незаконный оборот наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, сильнодействующих веществ, хотя и отмечается тенденция снижения: в 2015 г. — таких преступлений зарегистрировано 10 339 (—6,8% к данным предыдущего года), их удельный вес — 25,8%; в 2016 г. — 10 302 (—1,3%), удельный вес 27,7%; в 2017 г. — 10 821 (+ 5%), 2018 — 9 961 (— 7,9%), 2019 г. — 9 264 (— 7%).

По-прежнему, распространены на транспорте преступления, связанные с незаконным оборотом оружия: в 2015 г. их зарегистрировано 1274 (—12,1%), удельный вес 3,2%; в 2016 г. — 1165 (—9,3%), удельный вес 3,1%; в 2017 г. — 1221 (+4,8%); 2018 г. — 1180 (—3,4%); 2019 г. — 1112 (—5,8%).

Отмечается рост преступлений, предусмотренных ст. 213 УК РФ (хулиганство), с 45 в 2016 г. до 81 в 2019 г.

Традиционно примерно каждое третье—четвертое преступление, совершенное на транспорте, — это кража (ст. 158 УК РФ), хотя и отмечается тенденция их снижения: 2015 г. — 14 379 или 35,5% от общего числа зарегистрированных преступлений; 2016 г. — 12 126 (32,6%); 2017 г. — 12 695 (32,9%); 2018 г. — 12 649 (32,8%); 2019 г. — 12 143 (33,6%), примерно более половины из выявленных краж остается нераскрытыми, соответственно: 6602, 5900, 5891, 6129, 5800. При этом доля краж грузов среди этих преступлений — 2140 или 17,7% в 2016 г., 1847 или 14,5% в 2017 г.; 1782 или 14,1% в 2018 г.; 1476 или 12,2% в 2019 г. Кроме того, значительную часть в структуре преступности на транспорте занимают преступления экономической направленности: 2015 г.— 6374 (+0,3%); 2016 г. — 6261 (—1,8%); 2017 г. — 5877 (—6,1%); 2018 г. — 5702 (—3%); 2019 г. — 5088 (—10,8%).

В 2019 г. на транспорте зарегистрировано 1334 фактов мошенничества (ст.150—159.6 УК РФ) или 4,2% (2018 г. — 1610, 2017 г. — 1733; 2016 г. — 1594; 2015 г. — 1824).

Как видно из вышеизложенного, число зарегистрированных экономических преступлений ежегодно снижается, что, на наш взгляд,

связано лишь с ослаблением борьбы с ними. На самом деле их масштабы и их общественная опасность растут. Распространены хищения бюджетных средств, направленных на выполнение программ развития транспорта, других программ, требующих решения транспортных проблем, деньги выводятся за рубеж. Так, руководители Тихоокеанской мостостроительной компании, являющейся подрядчиком строительства ряда объектов для космодрома «Восточный», совершили многомиллиардные хищения, при этом рабочие компании вовремя не получали зарплаты. Хищения сопровождались различными махинациями коррупционного характера, например, расхитители добились незаконного делегирования работ по контракту подконтрольной им компании, выделенные бюджетные деньги присвоили. В результате многочисленных хищений при строительстве космодрома сдача объектов потребовала дополнительного бюджетного финансирования и не была выполнена вовремя.

Ряд крупномасштабных хищений связан со злоупотреблениями при закупках по государственным контрактам для нужд транспорта.

Мошенничество с бюджетными средствами на транспорте отличаются большим разнообразием. Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации заключила контракт на оказание юридических услуг с адвокатской коллегией, контракт неоднократно продлевался, при этом в Росавиацию предоставлялись подложные заключения, многократно завышающие стоимость оказания юридических услуг, что повлекло привлечение виновных лиц к ответственности по ч. 4 ст. 159 УК РФ за хищение 1 млрд руб.

По ряду экономических преступлений снижение статистических показателей значительно. Так, в 2019 г. на 60,7% снизилось количество зарегистрированных налоговых преступлений и дел об этих преступлениях, направленных в суд. Снижение отмечается с 2017 г. В сравнении с 2015 г. число дел, направленных в суд в 2019 г., снизилось в шесть раз. Данная динамика объясняется, на наш взгляд, реформированием законодательства, системы контроля и правоохранения под влиянием мощного лоббирования со стороны лиц, заинтересованных в уходе от ответственности за совершенные правонарушения. Была разорвана единая правоохранительная цепочка от выявления налогового преступления органами внутренних дел до направления уголовного дела в суд, чем стали заниматься следователи Следственного комитета РФ (с 2011 г. расследование уголовных дел о налоговых преступлениях отнесено к исключительной компетенции Следственного комитета РФ (см. Федеральный закон от 29 декабря 2009 г. № 383-ФЗ)); в качестве дополнительного условия для возбуждения уголовного дела установлено требование о наличии акта документальной проверки, проведенной налоговым органом.

Ранее привлечению к уголовной ответственности за экономические преступления препятствовало преюдициальное значение решений арбитражных судов [4]. Ситуация изменилась в лучшую сторону в связи с принятием постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 ноября 2019 г. № 48 «О практике применения судами законодательства об ответственности за налоговые преступления», позицией Конституционного Суда РФ о преюдициальном значении решений арбитражных судов в уголовном судопроизводстве (Определение от 18 июля 2019 г. № 1890-О).

Фактором, способствующим реальному росту экономической преступности на транспорте, является отсутствие должного контроля за расходованием денежных средств, выделенных на программы и планы развития транспорта. Указанный фактор способствовал и невыполнению этих программ, что выявляли проверки прокуратуры и Счетной палаты РФ. Так, по данным Счетной палаты РФ по итогам 2018 г. Росморречфлотом и Росавиацией не достигнуты 5 из 19 целевых показателей Государственной программы «Развитие транспортной системы». Производственные мощности портов Северо-Западного и Азово-Черноморского бассейнов не были увеличены, а взлетно-посадочные полосы и вспомогательные объекты аэродромов не введены в эксплуатацию после ремонта и т.д. [URL: <http://www.ach.gov.ru/news/schetnaya-palata-vyyavila-narusheniya-pri-ispolnenii-byudzheta-v-sfere-transporta-37032> (дата обращения: 27 апреля 2020 г.)].

Экономические преступления на транспорте сопровождались преступлениями коррупционной направленности, в 2019 г. их зарегистрировано 2412 или 6,7% от общего числа зарегистрированных на транспорте преступлений; 2456 или 6,4% в 2018 г.; 2169 или 5,6% в 2017 г., 2912 или 7,8% в 2016 г., 2559 или 6,3% в 2015 г. Например, к уголовной ответственности за получение взятки привлечен бывший руководитель Свердловской железной дороги (в ходе расследования этого преступления возбуждено еще 11 уголовных дел).

За взятки незаконно выдавались разрешительные документы, свидетельства, дипломы, что установлено, например, в ходе расследования уголовного дела, возбужденного в 2018 г. по факту крушения самолета АН-148 в Подмосковье. Ространснадзором многие пилоты были лишены летных свидетельств. Вместе с тем ряд таких решений были обжалованы, и суды нередко принимали сторону пилотов. Отчасти это было обусловлено тем, что, как оказалось, требования к пилотам в нормативных актах Минобрнауки России и Минтранса России противоречили друг другу.

В конце 2019 г. в отношении заместителя начальника службы собственной безопасности Управления на транспорте по Центральному федеральному округу возбуждено уголовное дело по ч. 4 ст. 159 УК РФ

(мошенничество). По версии следствия, фигурант дела мог быть причастен к «крышеванию» теневого бизнеса (перевозкам контрафактного алкоголя) [URL: <https://tass.ru/proisshestiya/7231229> (дата обращения: 28 апреля 2020 г.)].

Различного рода нарушения, свидетельствующие о вероятности коррупционных преступлений, явились основанием для принятия решения о ликвидации Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ (ЮСУТ) как самостоятельной структуры. В подчинении ЮСУТ находилось Саратовское следственное управление на транспорте, следователи которого не усмотрели состава преступления в действиях гендиректора авиакомпании Саратовские авиалинии, при том что его дочь во время полета в нарушение правил была в кабине пилота. По указанию Следственного комитета РФ было возбуждено уголовное дело по ст. 238 УК РФ. В дальнейшем в отношении ряда должностных лиц указанной авиакомпании уголовные дела необоснованно прекращались ЮСУТ. Многочисленные нарушения, оставшиеся без должного реагирования, привели к тому, что 11 февраля 2018 г. самолет этой авиакомпании потерпел катастрофу в Подмоскowie, погиб 71 человек. Также в ЮСУТ необоснованно не было возбуждено уголовное дело о мошенничестве в отношении заместителя начальника одного из подразделений Приволжского линейного управления органа внутренних дел.

Как и мошенничество, коррупция на транспорте порой принимает неожиданные формы проявления. По ч. 4 ст. 159 УК РФ был привлечен к ответственности директор департамента ПАО «Аэрофлот», который выступил посредником в передаче взятки арбитражному судье за принятие решения об отказе во взыскании с ООО «Энергохолдинг» в пользу Аэрофлота 120 млн руб., полученные для передачи судье в качестве взятки 25 млн руб. были им присвоены.

Преступлений, отражающих состояние безопасности на транспорте (ст. 263, 213, 268, 266 УК РФ), ежегодно регистрируется незначительное число [3], однако все они имели тяжкие последствия (табл. 1).

Таблица 1

Преступления	Годы				
	2015	2016	2017	2018	2019
Статья 238 УК РФ	359	359	486	268	116
Направлено в суд	199	320	349	174	54
Статья 263 УК РФ	79	75	70	75	92
Направлено в суд	17	30	21	30	25
Статья 263.1 УК РФ	1	2	1	3	3
Направлено в суд	0	1	1	0	1
Статья 266 УК	0	1	1	0	1

Направлено в суд	0	0	0	3	1
Статья 267 УК	3	3	6	2	3
Направлено в суд	0	2	0	0	1
Статья 267.1 УК	—	—	4	25	15
Направлено в суд			0	4	2
Статья 268 УК	8	6	7	0	11
Направлено в суд	5	2	4	0	2

На воздушном транспорте за исследуемый период зарегистрирован ряд крупных катастроф. Многие из них произошли с самолетами авиации общего назначения. Как правило, гибель людей была связана с нарушением правил безопасности полетов: экипаж и самолет не имели необходимых документов, разрешение на полет не запрашивалось, осуществлялись запрещенные для этой авиации коммерческие полеты. Например, Туркомпания Якутия организовала платные полеты на аэростате, который не был подготовлен к таким полетам, отсутствовали лицензия на осуществление коммерческой деятельности и сертификат летной годности. Полеты проводились в запрещенных условиях, при низких температурах, в ночное время, вблизи от линий энергопередач.

Крупные авиакатастрофы происходили из-за отсутствия должной подготовки пилотов, неправильного подхода авиакомпаний к обеспечению безопасности полетов — с упором на автоматику и утерей пилотами летного мастерства. Например, из-за ошибки пилотов 5 мая 2019 г. авиалайнер SSJ-100 с избытком топлива почти сразу после взлета при попытке аварийно сесть в Шереметьево проломил ударом шасси о полосу крыльевые баки, отчего начался пожар, унесший жизни 41 из 78 человек, находившихся на борту. 25 декабря 2016 г. самолет Минобороны России Ту-154 через 20 минут после взлета из аэропорта в Сочи потерпел крушение. Погибли 92 человека.

Ряд авиапроисшествий произошел по вине наземных служб, призванных обеспечивать безопасность полетов. 15 августа 2019 г. самолет «Уральских авиалиний», вылетевший из подмосковного аэропорта Жуковский в Симферополь, имея на борту 233 человек, столкнулся со стаей чаек, из-за чего загорелись оба двигателя, летчики совершили жесткую посадку на кукурузном поле; возбуждено уголовное дело по ст. 263 УК РФ.

Чаще, чем с самолетами, катастрофы происходят с вертолетами. Так, 12 февраля 2017 г. над Алтайским биосферным заповедником потерпел крушение частный вертолет, пять человек погибли, возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ.

Происходили столкновения воздушных судов с аэродромной техникой, в частности, с багажным транспортом, пожарными машинами. Зарегистрированы факты пожаров. В одном случае о пожаре двигателя экипажу сообщил диспетчер, сигнализация о пожаре в кабине пилота не

сработала. Были случаи выкатывания самолетов с взлетной посадочной полосы. Так, Боинг 737-800 авиакомпании ЮТэйр выкатился за пределы полосы в г. Сочи, соскользнул в русло реки, частично разрушился, у него загорелся двигатель. На борту находились 166 пассажиров, их эвакуировали, 18 пассажирам была оказана медпомощь. Один человек из спасательной команды умер. Возбуждено уголовное дело по ст. 238 УК РФ.

Возросла опасность столкновения судов с дронами. Этому способствует неразработанность законодательства об обеспечении безопасности при использовании беспилотных летательных аппаратов и систем, что отчасти обусловлено объективной сложностью разработки.

Хотя угоны самолетов весьма редки, но такое преступление произошло с самолетом Аэрофлот, выполняющим рейс Сургут — Москва в 2017 г.

В 2015—2019 гг. зарегистрирован ряд морских кораблекрушений. В ночь на 2 апреля 2015 г. большой автономный траулер «Дальний Восток» затонул в Охотском море, на борту находилось 132 человека: 57 погибли в ледяной воде, 12 пропали без вести, остальные получили сильное обморожение.

Нарушение правил, некомпетентность стали причиной гибели одного из самых дорогостоящих и значимых для военно-морского флота объектов. Плавающий док ПД 50, построенный за четыре года по заказу СССР в Швеции, отправлен на дно. Как отмечают специалисты, в принципе затопить такой док было архисложно. В результате его затопления под удар поставлена боеспособность военно-морского флота России, поскольку в этом доке проходили ремонт самые мощные корабли Военно-Морского флота, в том числе авианосец «Адмирал Кузнецов». Авианосец уже не единожды из-за некомпетентности и халатности ремонтников находился под угрозой уничтожения, но был спасен, к сожалению, не обошлось без человеческих жертв и дорогостоящего восстановления. Аналогичные нарушения имели место и при ремонте кораблей гражданского флота. Нарушаются требования к подготовке ремонта, составлению его плана, согласованию плана с руководством ремонтного завода, прохождению командиром корабля и капитанами буксиров инструктажа у лица, ответственного за ремонт, учету всех факторов, могущих повлиять на ремонт (погода, условия видимости и т.д.), обеспечению дока необходимыми для ремонта материалами и техникой, немедленному прекращению работ при отклонении от плана ремонта, к проверке дока на безопасность, проведению регулярных доковых осмотров, о недопустимости отклонения от инструкций, регламентирующих ремонт, и др.

Целый ряд трагических случаев на море, имевших последствиями гибель людей, связаны со столкновением судов, в том числе пассажирских с катамаранами, лодками, катерами. Катамаран, рассчитанный на 12 человек, с 55 пассажирами отправился в увеселительную прогулку около пос. Джубга и опрокинулся. Пассажиры, среди которых было много детей,

оказались в воде, возбуждено дело по ст. 238 УК РФ. Уголовные дела возбуждались по фактам пожаров, взрывов на судах и в доках.

Есть случаи гибели людей в связи с авариями на плавучих сооружениях. Так, 12 октября 2016 г. крушение плавучего крана повлекло гибель трех человек из восьми, находившихся на этом объекте.

Несмотря на кризисное состояние внутреннего водного транспорта и списание значительного числа выработавших свой срок судов, на этом транспорте за пять последних лет произошел целый ряд происшествий с тяжелыми последствиями. Имели место столкновения, посадки на мель, пожары, взрывы, в результате погибли люди. Случались пожары в плавучих гостиницах. Нередко участниками транспортных происшествий были круизные многопалубные теплоходы. Даже в тех случаях, когда удавалось избежать гибели людей, требовались дорогостоящие спасательные операции, эвакуация сотен туристов, гибели суда, как это было с теплоходом «Рихард Зорге». Речные суда также часто сталкивались с катамаранами, катерами.

В январе 2019 г. на дамбе канала им. Москвы Тушинского гидроузла на Волоколамском шоссе произошел провал грунта на площади 75 кв. м и вынос части воды на автомобильную дорогу. Движение по тоннелю было временно остановлено.

18 июня 2017 г. погибли дети, отправившиеся из лагеря в плавание на лодках на Сямозере и попавшие в шторм.

Аварии и кораблекрушения происходили и на рыболовецком флоте. Так, 29 января 2018 г. на связь с Приморьем перестало выходить рыболовецкое судно «Восток», 20 человек пропали без вести. 8 октября 2015 г. судно РСЮ 98-33 было найдено перевернутым в Южнокурильском проливе. Были взрывы, пожары, столкновения рыболовецких судов с лодками.

На железнодорожном транспорте каждое аварийное происшествие, как правило, — результат нарушения сразу нескольких инструкций. Из аварийных происшествий особенно распространены сходы подвижного состава. Зарегистрированы и крушения, например, крушение 25 февраля 2018 г. грузового поезда на ст. Чайковская Свердловской железной дороги. Крушения на этой дороге за исследуемый период случались неоднократно.

Зачастую транспортные происшествия происходили на путях необщего пользования, принадлежащих промышленным и другим предприятиям. Причиной ряда аварий были несанкционированные изменения в конструкции подвижного состава, нарушения при проведении ремонта и обслуживания транспортных средств и путей сообщения, отсутствие необходимых для ремонта материалов и использование контрафактных деталей и запчастей, непроведение проверки и приемки после ремонта, самоустранение владельцев подвижного состава от выполнения своих обязанностей по обеспечению безопасности транспорта.

Хотя число террористических и экстремистских актов на транспорте незначительно, их последствия исключительно тяжелые. Зарегистрировано 3 акта в 2019 г., 8 — в 2018 г., 14 — в 2017 г., 2 — в 2016 г., 11 — в 2015 г. В 2017 г. был совершен террористический акт в петербургском метро между станциями Сенатская площадь и Технологический институт, погибли 11 человек, 50 пострадали. Терактом дистанционно руководили сторонники ИГИЛ из Сирии. Позже удалось обезвредить еще одно взрывное устройство в этом метро. Сотрудниками ФСБ России за анализируемый период предотвращено несколько терактов, объектом которых был транспорт.

31 октября 2015 г. на авиалайнере Airbus A321-231 российской авиакомпании «Когалымавиа», выполнявшим чартерный рейс по маршруту Шарм-эш-Шейх—Санкт-Петербург, через 23 минуты после взлета произошел взрыв самодельного взрывного устройства. Находившиеся на его борту 224 человека погибли. Впоследствии было установлено, что устройство было спрятано в отсеке негабаритного багажа в хвостовой части лайнера сообщником террористов ИГИЛ — сотрудником сервисной службы аэропорта Шарм-эш-Шейха. После этого случая воздушное сообщение между Россией и Египтом было приостановлено, выдвинуты требования об усилении мер безопасности в аэропортах Египта.

С этого времени российская сторона озаботилась проверкой обеспечения безопасности полетов российских самолетов за рубежом. Российскими специалистами была проведена проверка соответствия аэропортов Египта предъявленным требованиям. В феврале 2017 г. между министрами транспорта двух стран подписан протокол о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации [URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3500168> (дата обращения: 28 апреля 2020 г.)], в соответствии с которым Минтранс России получил полномочия по координации, а Росавиация — по контролю за действиями египетских служб авиационной безопасности в местных аэропортах на рейсах между Россией и Египтом, путем осуществления ознакомительных или экстренных визитов. В случае выявления по их итогам недостатков в системе мер обеспечения авиационной безопасности российская сторона вправе разработать специальные (дополнительные) меры безопасности, которые принимаются и выполняются египетской стороной в полной мере. Таким образом, возник прецедент, по сути, осуществления контроля обеспечения безопасности российских судов сотрудниками Росавиации в аэропорту другого государства.

В 2018 и 2019 гг. зарегистрирован рост актов телефонного терроризма, в результате которых потребовалась крупномасштабная и дорогостоящая эвакуация пассажиров.

Наиболее распространены среди транспортных преступлений деяния, предусмотренные ст. 238 УК РФ, т.е. оказание услуг по перевозке

пассажирам, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей. Однако нужно отметить отсутствие единообразного подхода к квалификации содеянного (например, при перевозке пассажиров без разрешительной документации в одних случаях содеянное расценивалось как ряд эпизодов, а в других как единое деяние), определению субъекта преступления и судьбы вещественных доказательств — денежных средств, полученных в результате преступления (деньги или обращались в доход государства, или возвращались потерпевшим), к назначению наказания. Нередко лицо привлекалось к уголовной ответственности уже после привлечения к административной ответственности за совершенное деяние, т.е. несло ответственность дважды за одно и то же нарушение. Чаще всего наказание нес исполнитель — лицо, непосредственно оказавшее услугу, организаторы оставались безнаказанными. Хотя принято постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 18 «О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных статьей 238 Уголовного кодекса Российской Федерации», ряд проблемных вопросов не нашел в нем своего отражения.

За исследуемый период отмечен рост экологических преступлений на транспорте. Так, в 2015 г. их зарегистрировано 1194, в 2016 г. — 1260 (+5,4%), в 2017 г. — 1304 (+3,5%), в 2018 г. — 1405 (+7,7%), в 2019 г. — 1568 (+11,6%). Однако до суда доходит менее половины возбужденных уголовных дел, отмечается тенденция снижения этого показателя, чему способствуют отсутствие современных методических рекомендаций для следователей [2], сложность расследования, необходимость дорогостоящих экспертиз [5].

Особую озабоченность вызывает низкий уровень раскрываемости преступлений на транспорте. По итогам 2015 г. не раскрытыми остались 12 608 преступлений, в 2016 г. — 12 335 (-2,2% к показателям предыдущего года); в 2017 г. — 12 420 (+0,7%), в 2018 г. — 12 889 (+3,8%); в 2019 г. — 12 415 (-3,7%). Отчасти это обусловлено сложностью проведения следственных действий с затонувшими судами, ограничением времени для проведения следственных действий (в связи с необходимостью быстрее восстановления движения после аварии), трудностями с установлением предмета доказывания при совершении преступления во время движения транспорта.

В анализируемый период отмечен значительный рост числа прекращенных уголовных дел с 2018 г.: 3872 — в 2015 г., 3020 — в 2016 г. (-22%), 2976 — в 2017 г. (-1,5%), 4061 — в 2018 г. (+36,5%), 5060 — в 2019 г. (+24,6%). Число приостановленных дел находится примерно на одном и том же уровне: в 2015 г. — 12 776, 2016 г. — 12 503, в 2017 г. — 12 531, в 2018 г. — 12 889; в 2019 г. — 12 497. Основные причины прекращения и приостановления: низкое качество первоначальных следственных действий, прежде всего, осмотра места происшествия, нарушения при

изъятии, упаковке, дальнейшем хранении материальных носителей следов преступлений; поверхностные опрос и дальнейший допрос очевидцев и участников происшествий, несвоевременное назначение судебных экспертиз, неправильная постановка вопросов экспертам, длительность экспертиз, неиспользование возможностей оперативно-розыскной деятельности, волокита при расследовании, ненадлежащий ведомственный процессуальный контроль за расследованием, отсутствие рычагов воздействия прокуроров на нерадивых следователей, необязательность исполнения для следователей указаний прокурора.

В суд направляется лишь небольшое количество дел. Так, по ст. 263 УК РФ в суд направлено 31 дело из 60 расследованных (соответственно, в 2015 г. — 33 из 54; в 2017 г. — 29 из 56; в 2016 г. — 35 из 62; в 2015 г. — 18 из 63). Еще ниже этот показатель по делам об экономических преступлениях.

Подытоживая вышеизложенное, следует отметить особую опасность для транспортной сферы, по-прежнему, нарушений требований безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также транспортной безопасности, хищений бюджетных средств и коррупции, хулиганства, экологических преступлений. Остается высоким уровень оборота наркотиков и оружия, тяжких и особо тяжких преступлений на транспорте, преступлений, совершенных в крупном и особо крупном размерах. Положительные изменения в состоянии зарегистрированной преступности, в том числе тенденция снижения общего числа зарегистрированных преступлений, числа экономических преступлений на транспорте, обусловлены, прежде всего, проводимой либеральной уголовной политикой в отношении экономических преступников, ослаблением контроля, сокращением численности сотрудников контролирующих и правоохранительных органов. Возможен рост латентности преступлений на транспорте. Необходимы сохранение специализации правоохранительных органов на транспорте, разработка современных методик расследования преступлений, учитывая, в частности и переход транспортных органов на электронный документооборот и контроль. Требуется активизация взаимодействия следователей и подразделений оперативно-розыскной деятельности при расследовании преступлений на транспорте. Нужны дополнительные разъяснения Пленума Верховного Суда РФ по вопросам квалификации транспортных преступлений, в частности при применении новелл УК РФ.

Литература

1. Коробеев, А. И. Транспортные преступления: новые шаги законодателя и Конституционного Суда Российской Федерации / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Уголовное право. — 2018. — № 4. — С. 73 — 82.
2. Лукомская, А. С. Уголовно-правовая охрана экологической безопасности и экологического правопорядка. — Москва, 2017.

3. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности на транспорте : монография / Т. А. Диканова [и др.] ; Ун-т прокуратуры Рос. Федерации. — Москва, 2019.
4. Соловьев, И. Н. О некоторых вопросах организации расследования налоговых преступлений на современном этапе // Российский следователь. — 2019. — № 10. — С. 6 — 8.
5. Филиппова, Е. О. Предупреждение экологических преступлений на современном этапе развития общества // Российская юстиция. — 2018. — № 11. — С. 16—19.
6. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. — Москва : Проспект, 2018.

References

1. Korobeyev, A. I. Transportnyye prestupleniya: novyye shagi zakonodatelya i Konstitutsionnogo Suda Rossiyskoy Federatsii [Transport crimes: new steps of the legislator and the Constitutional Court of the Russian Federation]/ A. I. Korobeyev, A. I. Chuchayev // Uголовное право. — 2018. — № 4. — S. 73 — 82.
2. Lukomskaya, A. S. Uголовно-pravovaya okhrana ekologicheskoy bezopasnosti i ekologicheskogo pravoporyadka [Criminal protection of environmental safety and environmental law and order]. — Moskva, 2017.
3. Prokurorskiy nadzor za ispolneniyem zakonov o bezopasnosti na transporte [Prosecutorial supervision of the implementation of laws on transport safety]: monografiya / T. A. Dikanova [i dr.] ; Un-t prokuratury Ros. Federatsii. — Moskva, 2019.
4. Solov'yev, I. N. O nekotorykh voprosakh organizatsii rassledovaniya nalogovykh prestupleniy na sovremennom etape [On some issues of the organization of the investigation of tax crimes at the present stage] // Rossiyskiy sledovatel'. — 2019. — № 10. — S. 6 — 8.
5. Filippova, Ye. O. Preduprezhdeniye ekologicheskikh prestupleniy na sovremennom etape razvitiya obshchestva [Prevention of environmental crime at the present stage of development of society] // Rossiyskaya yustitsiya. — 2018. — № 11. — S. 16—19.
6. Chuchayev, A. I. Transportnyye prestupleniya: ponyatiye, vidy, kharakteristika [Transport crimes: concept, types, characteristics]: monografiya / A. I. Chuchayev, A. YU. Pozharskiy. — Moskva : Prospekt, 2018.