

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 342.9

Паршаков Александр Сергеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ);
Военный университет Минобороны России,
полковник юстиции запаса

Паршаков Алексей Александрович,
военная прокуратура Западного военного округа,
подполковник юстиции

К вопросу о квалификации преступлений в современных условиях: военно-транспортный аспект

Аннотация. В статье рассматривается вопрос изменения подхода государства к уголовной политике, положивший начало созданию уголовного законодательства военного времени. При этом автор подчеркивает, что законодатель избирательно подошел к изменению указанного уголовного законодательства, сосредоточившись на квалификации лишь части преступлений, необоснованно оставив в прежней редакции ряд статей, в том числе и военно-транспортные преступления, такие как оставление погибающего военного корабля, нарушение правил вождения или эксплуатации машин, нарушение правил полетов или подготовки к ним и нарушение правил кораблевождения. При этом большинство указанных преступлений являются бланкетными, поскольку связаны с нарушением правил, которые устанавливаются нормативными правовыми актами и локальными нормативными актами, причем, как в мирное время, так и в боевой обстановке. Кроме того, автором в обоснование необходимости квалифицировать указанные военно-транспортные преступления в периоды мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий приведены примеры и другие аргументированные доводы. Помимо предложений о внесении рассматриваемой квалификации в указанные преступления главы о преступлениях против военной службы автором предлагается внести дополнение в главу о преступлениях против порядка управления Уголовного кодекса Российской Федерации, при этом предлагается

криминализировать деяния, направленные против порядка мобилизации и обеспечения режима военного положения или военного времени, в связи с неисполнением военно-транспортной обязанности. Предлагаемые изменения в уголовное законодательство, связанные с необходимостью квалификации военно-транспортных преступлений и криминализации деяний о неисполнении военно-транспортной обязанности, в периоды мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий, автор опирается на практику деятельности органов военной прокуратуры и военных следственных органов.

Ключевые слова: квалификация преступлений; мобилизация; боевые действия; правила вождения; правила полетов; правила кораблевождения; военно-транспортная обязанность.

Aleksandr S. Parshakov,

Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (RUT MIIT);
Military University of the Russian Ministry of Defense,
reserve colonel of justice

Alexey A. Parshakov,

Military Prosecutor's Office of the Western Military District,
Lieutenant Colonel of Justice

On the issue of qualification of crimes in modern conditions: military transport aspect

Abstract. The current paper has studied the issue of changing the state approach to criminal policy, which laid the foundation for the development of wartime criminal legislation. At the same time, there has been emphasized that the legislator took a selective approach to changing this criminal legislation, focusing on the classification of only part of the crimes, unreasonably leaving several articles in the previous edition, including military transport crimes, such as abandoning a sinking warship, violating driving rules or operation of machines, violation of flight rules or preparation for them and violation of navigation rules. Moreover, most of these crimes are blanket, since they are associated with violation of the rules that are established by regulatory legal acts and local regulations, both in peacetime and in combat situations. In addition, there have been given the examples and other reasoned arguments to justify the need to qualify these military transport crimes during periods of mobilization or martial law, wartime, or in conditions of armed conflict or

hostilities. In addition to proposals to introduce the qualification under consideration into the indicated crimes of the chapter on crimes against military service, there has been proposed to make an addition to the chapter on crimes against the order of government of the Criminal Code of the Russian Federation, while there has been proposed to criminalize acts directed against the order of mobilization and ensuring the regime of martial law or wartime, due to failure to fulfill military transport obligations. Proposing changes to the criminal legislation related to the need to qualify military transport crimes and criminalize acts of failure to fulfill military transport duties during periods of mobilization or martial law, wartime or in conditions of armed conflict or combat operations, the author has relied on the practice of the activities of military authorities, prosecutor's office and military investigative authorities.

Keywords: qualification of crimes; mobilization; military operations; driving rules; flight rules; navigation rules; military transport duty.

Самое страшное, что породило человечество за свою долгую историю, — это преступность и войны. Эти «творения» людей были и остаются для каждого человека, общества и государства самыми острыми и злободневными.

Особенно опасна преступность в одном из основных институтов государства — армии, которая, как правило, находится в двух состояниях: готовится к войне или воюет. При этом совершенно очевидно, что степень общественной опасности преступлений, совершаемых военнослужащими в военное время, значительно выше, чем в мирное время.

Между тем более четверти века в ч. 3 ст. 331 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) была закреплена норма о том, что уголовная ответственность за преступления против военной службы, совершенные в военное время либо в боевой обстановке, определяется законодательством РФ военного времени.

Фактически в указанный период времени, т.е. с 1 января 1997 г. со дня вступления в силу УК РФ по 24 сентября 2022 г., до начала действия Федерального закона от 24 сентября 2022 г. № 365-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»), уголовного законодательства военного времени не существовало.

Специальная военная операция явилась катализатором, существенно повлиявшим на пересмотр подхода государства к уголовной политике и обусловившим изменения уголовного законодательства, особенно его военно-уголовной составляющей.

С принятием Федерального закона от 24 сентября 2022 г. № 365-ФЗ в гл. 33 и 34 УК РФ были криминализованы некоторые деяния (добровольная сдача в плен (ст. 352.1 УК РФ) и мародерство (ст. 356.1 УК РФ), внесены дополнения в виде квалифицирующих признаков, связанных

с периодом мобилизации (Указ Президента РФ от 21 сентября 2022 г. № 647 «Об объявлении частичной мобилизации в Российской Федерации»), военным положением, военным временем, условиями вооруженного конфликта или ведения боевых действий (ст. 332—334, 337—342, 344, 346—348 УК РФ). Также были исключены упомянутые положения ч. 3 ст. 331 УК РФ.

Вступившие в законную силу указанные дополнения и изменения положили начало созданию российского уголовного законодательства военного времени.

Вместе с тем законодатель избирательно подошел к изменению данного уголовного законодательства, сосредоточившись на квалификации лишь части преступлений, совершаемых военнослужащими в ходе боевых действий.

Из 22 статей гл. 33 УК РФ в 12 статей были внесены упомянутые квалифицирующие признаки, а 10 составов преступлений необоснованно остались в прежней редакции, в том числе военно-транспортные преступления, предусмотренные ст. 345 УК РФ (оставление погибающего военного корабля), ст. 350 УК РФ (нарушение правил вождения или эксплуатации машин), ст. 351 УК РФ (нарушение правил полетов или подготовки к ним) и ст. 352 УК РФ (нарушение правил кораблевождения).

Изучение и анализ правоприменительной практики свидетельствует о том, что законодатель безосновательно не внес в указанные преступления квалифицирующие признаки, связанные с периодами мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий.

Согласно действующей редакции УК РФ, как в случае, если бы **оставление погибающего военного корабля (ст. 345 УК РФ)** происходило в мирное время, так и в зоне проведения специальной военной операции, квалификация этого деяния была бы одинаковой.

Между тем правилами борьбы за живучесть корабля и обязанностями командира корабля в аварийных ситуациях, предусмотренными Корабельным уставом Военно-Морского Флота, утвержденным Указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 511, а также Руководством по борьбе за живучесть надводного корабля (РБЖ-НК-81), порядок действий командира корабля разграничен как в мирное, так и в военное время.

В параграфе 12 Корабельного устава закреплено положение о том, что командир корабля руководит борьбой за живучесть корабля, в первую очередь создавая условия для выполнения поставленных задач, командир оставляет корабль последним.

Уголовная ответственность наступает после оставления погибающего военного корабля командиром, не исполнившим до конца свои служебные обязанности, в виде оставления корабля по своей воле, непринятие предписанных ему и возможных в сложившейся ситуации мер по борьбе за живучесть корабля, спасению экипажа, эвакуации или уничтожению

вахтенного и навигационного журналов, секретных документов и оборудования, сохранению корабельного имущества. При этом степень общественной опасности данного преступления в военное время значительно выше.

Что касается **нарушения правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350 УК РФ)**, то указанное преступление также оставлено без внимания законодателей, и в данную статью не включены квалифицирующие признаки, связанные с периодами мобилизации или военного положения, военного времени либо с условиями вооруженного конфликта или ведения боевых действий.

В этом случае можно привести лишь один очень показательный пример: водитель-военнослужащий нарушил правила вождения автомобиля, доставлявшего артиллерийские снаряды, и опрокинул его в кювет. В результате дорожно-транспортного происшествия данный автомобиль вышел из строя, соответственно не прибыл в пункт назначения к установленному сроку, водителю и старшему машины был причинен тяжкий вред здоровью.

В настоящее время данное деяние необходимо квалифицировать по ч. 1 ст. 350 УК РФ, опять же, как в том случае, если бы совершалась обычная перевозка боеприпасов со склада на склад, например, в Подмосковье или другой части страны, и доставка снарядов в зоне проведения специальной военной операции к расположению артиллерийских расчетов. Очевидно, что в последнем случае степень общественной опасности данного преступления значительно выше и могла в итоге обернуться срывом выполнения боевой задачи, например, в ходе наступления наших войск или наоборот прорывом нашей обороны без соответствующей артиллерийской поддержки в связи с отсутствием снарядов, которые остались в разбитом автомобиле на месте происшествия.

Предметом рассматриваемого состава преступления являются боевые, специальные и транспортные машины, т.е. состоящие на вооружении в армии, несущие на себе определенное вооружение, специальные устройства, служащие средством передвижения, перемещения боевых средств: танки, боевые машины пехоты, бронетранспортеры, самоходные гаубицы и минометы, ракетные установки, машины, предназначенные для перевозки личного состава, транспортировки оружия и боеприпасов и т.д. При этом военнослужащий, управляющий указанной военной машиной или отвечающий за ее эксплуатацию, является специальным субъектом данного преступления, и за его совершение в военное время должен нести более строгую уголовную ответственность, чем в мирное время.

При квалификации **нарушения правил полетов или подготовки к ним (ст. 351 УК РФ)** необходимо исходить из того, что под военными летательными аппаратами в указанной статье понимаются технические устройства, состоящие на вооружении Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов, предназначенные для полетов в

атмосфере Земли или космическом пространстве. К ним относятся, в частности, все типы пилотируемых и беспилотных средств, поддающихся управлению во время полета, например самолеты, вертолеты, космические аппараты, ракеты, аэростаты, в том числе дирижабли и стратостаты.

Правила полетов и эксплуатации военных летательных аппаратов устанавливаются рядом нормативных правовых актов как федерального (к примеру, Воздушным кодексом Российской Федерации), так и ведомственного уровня (к примеру, Наставлением по производству полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации).

Спектр нарушений правил полетов широк и может выражаться в неправильном выборе командиром корабля высоты или скорости полета, в ошибке штурмана относительно места нахождения летательного аппарата либо неверном расчете маршрута полета и т.д. Нарушение же правил подготовки к полетам может выражаться в допуске недостаточно подготовленного экипажа к полету в сложных метеорологических условиях, в неверной информации о метеорологической обстановке в районе предстоящего полета, в заправке летательного аппарата некачественным топливом и др.

Что касается иных тяжких последствий нарушения правил полетов или подготовки к ним, то они могут выражаться как в причинении тяжкого вреда здоровью людей, крупного ущерба, так и в срыве выполнения боевого задания, в том числе в периоды мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий.

С учетом активного использования российских военных самолетов и вертолетов в зоне специальной военной операции, в случае нарушения правил полетов или подготовки к ним командир корабля и член экипажа, а также руководитель полетов могут стать субъектами данного преступления.

Помимо военной авиации в боевых действиях участвуют и военные корабли, поэтому **нарушения правил кораблевождения (ст. 352 УК РФ)** также могут иметь место.

Как правило, военными кораблями признаются боевые корабли, корабли специального назначения, морские и рейдовые суда обеспечения (например, эсминцы, крейсера, авианосцы, подводные лодки, торпедные катера, минные заградители, тральщики), принадлежащие подразделениям Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов.

Правила вождения и эксплуатации военных кораблей определены уже упомянутым выше Корабельным уставом Военно-Морского Флота, Уставом службы на судах Военно-Морского Флота, утвержденным приказом Министра обороны Российской Федерации от 22 июля 2010 г. № 999, и другими ведомственными нормативными актами.

Нарушение правил вождения военных кораблей может выражаться в превышении скорости либо выборе неверного курса движения корабля. Что касается нарушения правил эксплуатации военных кораблей, то оно может выражаться в превышении нормы размещения личного состава на корабле, непринятии мер к обеспечению корабля средствами борьбы за живучесть, в том числе противопожарным оборудованием, в недостатке спасательных средств и др.

Так же как и применительно к предыдущей статье УК РФ, иные тяжкие последствия нарушения правил кораблевождения могут выражаться в причинении тяжкого вреда здоровью людей, крупного ущерба, а также в срыве выполнения боевого задания (боевой задачи).

Представляется, что воинские должностные лица военного корабля, к примеру, командир корабля, его старший помощник, вахтенный офицер, допустившие в ходе боевых действий нарушение правил вождения и эксплуатации корабля, подлежат повышенной уголовной ответственности в виде вменения указанным лицам рассматриваемых квалифицирующих признаков.

Помимо указанных предложений в гл. 33 «Преступления против военной службы» УК РФ также необходимо внести дополнение в гл. 32 «Преступления против порядка управления» УК РФ, в частности, криминализировать деяние, направленное против порядка мобилизации и обеспечения режима военного положения или военного времени, в связи с неисполнением военно-транспортной обязанности.

Кроме того, в период мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий степень общественной опасности рассматриваемого деяния значительно выше, чем уже установленная административная ответственность за неисполнение военно-транспортных мобилизационных обязанностей в ст. 19.25 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В заключении следует подчеркнуть, что действующее уголовное законодательство военного времени требует дальнейшего совершенствования, для чего необходимо внести изменения в виде квалифицирующего признака — «в периоды мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий» в УК РФ в части ответственности за совершение военно-транспортных преступлений — оставление погибающего военного корабля, нарушение правил вождения или эксплуатации машин, нарушение правил полетов или подготовки к ним и нарушение правил кораблевождения.

Литература

1. Духно, Н. А. Современные правовые проблемы Российского транспорта / Н. А. Духно // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 6 (18).

2. Корякин, В. М. Обеспечение живучести транспортных систем в условиях специальной военной операции: правовой аспект / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 1 (45).
3. Паршаков, А. С. Юридическая ответственность за транспортные правонарушения и другие преступления, связанные с техникой: военно-правовые аспекты / А. С. Паршаков // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 1 (45).
4. Паршаков, А. С. Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте: исторические аспекты прокурорского надзора / А. С. Паршаков // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 1 (41).

References

1. Dukhno, N. A. Sovremennyye pravovyye problemy Rossiyskogo transporta [Modern legal problems of Russian transport] / N. A. Dukhno // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 6 (18).
2. Koryakin, V. M. Obespecheniye zhivuchesti transportnykh sistem v usloviyakh spetsial'noy voyennoy operatsii: pravovoy aspekt [Ensuring the survivability of transport systems in a special military operation: legal aspect] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 1 (45).
3. Parshakov, A. S. Yuridicheskaya otvetstvennost' za transportnyye pravonarusheniya i drugiye prestupleniya, svyazannyye s tekhnikoy: voyenno-pravovyye aspekty [Legal responsibility for transport offenses and other crimes related to technology: military legal aspects] / A. S. Parshakov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 1 (45).
4. Parshakov, A. S. Obespecheniye bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte: istoricheskiye aspekty prokurorskogo nadzora [Ensuring safety in railway transport: historical aspects of prosecutorial supervision] / A. S. Parshakov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2022. — № 1 (41).