

**КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
И ПРОФИЛАКТИКА ХУЛИГАНСТВА НА ТРАНСПОРТЕ**

**CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS
AND PREVENTION OF HOOLIGANISM IN TRANSPORT**

Токманцев Денис Валерьевич,

*заместитель начальника кафедры
уголовного права и криминологии
Сибирского юридического института
МВД России (г. Красноярск),
кандидат юридических наук, доцент*

den_tok@mail.ru



Антончикова Анастасия Денисовна,

*курсант Сибирского юридического института
МВД России (г. Красноярск)*

antonchikova2001@mail.ru



Гладышева Елена Эдуардовна,

*курсант Сибирского юридического института
МВД России (г. Красноярск)*

lenka1547@mail.ru



Ключевые слова:

криминологическая характеристика, пассажир, профилактика правонарушений, транспортные преступления, хулиганство на транспорте.

В статье сделан акцент на важность транспортной отрасли, рассматриваются вопросы профилактики преступлений в сфере транспорта. Анализируется криминологическая характеристика лиц, совершивших преступления хулиганской направленности на железнодорожном транспорте. Делается вывод о роли органов внутренних дел в профилактике хулиганства на транспорте.

Keywords:

criminological characteristics, passenger, offence prevention, transport crime, transport hooliganism.

The article talks about the importance of the transport industry and discusses the prevention of transport crime. It analyses the criminological characteristics of persons who have committed hooliganism crimes on railway transport. As a rule, transport hooliganism is committed by men (more than 90% of all cases) and persons over 30 years old (53%). The conclusion is made about the role of internal affairs bodies in the prevention of hooliganism on transport.

На сегодняшний день транспорт является важнейшей сферой общественного пользования, значимость которого нельзя недооценивать, так как использование железнодорожного, водного, воздушного, автотранспорта в перевозках (в том числе международной) грузов и пассажиров используется на постоянной основе. Так как преступности в данной сфере свойственна сложность и многогранность, которая обусловлена особенностями различными видами транспорта, необходимо учитывать наличие разностороннего направления и средств предупреждения.

Неправомерное поведение пассажиров на транспорте представляет собой значительную криминологическую проблему. Такое поведение может выражаться как в незначительных нарушениях порядка (например, в оскорблениях экипажа или других пассажиров), так и в действиях, несущих угрозу безопасности человеческой жизни и здоровью (например, повреждение из хулиганских побуждений стекол поездов, электричек, автобусов); создание препятствий летательным объектам (в частности, ослепление лазерной указкой пилотов, применение салютных систем с большой высотой поражения); создание иных препятствий на пути движения наземного транспорта. По официальным данным МВД России, в период с 2020 г. по настоящее время сохраняется тенденция сокращения количества транспортных преступлений по отношению к прошлым годам. Сравнивая январь-апрель 2021 г. с аналогичным периодом 2022 г., установлено, что количество зарегистрированных транспортных преступлений сократилось на 5,6%, в том числе тяжких и особо тяжких – на

12,2%¹. Но, несмотря на снижение преступлений, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, исследованиям о профилактике данного вида преступлений необходимо уделять достаточное внимание в научной сфере.

Общественная опасность рассматриваемого преступления обусловлена тем, что при его совершении нарушаются права человека, причиняется вред здоровью, чести, достоинству, спокойствию пассажиров, персонала. Отвлекая водителей от управления, транспортные хулиганы создают угрозу безопасности движения, возникновения аварий, разгерметизации и крушения самолета, что может стать причиной массовой гибели людей. Следовательно, опасность совершения хулиганства на транспортном средстве гораздо выше, чем в любом другом месте, что обусловлено замкнутостью пространства, наличием других пассажиров, техническими особенностями таких средств и скоростью движения.

В качестве примера совершения транспортных преступлений можно привести следующие случаи. В 2019 г. житель Краснодарского края во время авиаперелета нецензурно высказывался о членах экипажа и пассажирах, осуществлял демонстрацию своего неуважительного отношения к ним, никак не реагировал на замечания, распивая при этом спиртные напитки, ударил одного из пассажиров. Данными действиями он создал реальную угрозу безопасности полета, здоровью и жизни всех пассажиров. Капитан воздушного судна совершил вынужденную посадку в Калининградской области, где правонарушитель был задержан сотрудниками полиции. Данные действия правонарушителя были квалифицированы судом по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, и он был приговорен к 4 месяцам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении².

Нередки случаи совершения транспортных хулиганств и на иных видах транспорта общественного пользования. Так, в 2020 г. Ш., находясь на железнодорожном транспорте в состоянии алкогольного опьянения во время следования пассажирского поезда по участку Красноярской железной дороги от <адрес> до <адрес>, в присутствии пассажиров поезда, находившихся в вагоне-ресторане, а также сотрудников вагона-ресторана, стал грубой нецензурной бранью выражаться в их адрес и адрес проходящих по вагону-ресторану пассажиров, чем выразил явное неуважение к обществу, при этом оказал сопротивление лицу, пресекающему нарушение общественного порядка, а также из хулиганских побуждений нанес потерпевшему побои, причинившие

1 МВД России публикует информацию о состоянии преступности в первом квартале 2022 года. URL: <https://mvdmedia.ru/news/official/mvd-rossii-publikuet-informatsiyu-o-sostoyanii-prestupnosti-v-pervom-kvartale-2022-goda/> (дата обращения: 30.06.2020).

2 МВД России публикует информацию о состоянии преступности в первом квартале 2022 года. URL: <https://mvdmedia.ru/news/official/mvd-rossii-publikuet-informatsiyu-o-sostoyanii-prestupnosti-v-pervom-kvartale-2022-goda/> (дата обращения: 30.06.2020).

физическую боль. По данному факту было возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 213 УК РФ³.

Одной из главных причин совершения транспортного хулиганства является употребление алкоголя или наркотических средств. Под воздействием этих веществ пассажиры чувствуют вседозволенность и развязность, что приводит к совершению противоправных действий. За последние несколько лет число пассажиров, совершающих хулиганство в состоянии алкогольного опьянения, возросло на 9%, в состоянии наркотического опьянения – на 0,1% [1, с. 97].

Опасность пассажиров, находящихся под воздействием алкоголя или наркотических средств, подтверждают и специалисты. По их мнению, такие пассажиры наиболее опасны для воздушного транспорта [4, с. 264].

Еще одной причиной совершения транспортных хулиганств является нестабильное эмоциональное состояние нарушителей (например, вследствие боязни полетов, замкнутого пространства и т.п.). Данные факторы в процессе перевозки делают таких пассажиров легко возбудимыми, раздражительными. Не задумываясь о том, что их действия могут повлечь не только нарушение спокойствия персонала и пассажиров, нанести ущерб их чести и достоинству, но и создать угрозу безопасности движения, эта категория пассажиров позволяет себе нецензурную брань и неуважительное поведение на борту транспортного средства.

В связи с этим необходимо разрабатывать эффективные меры профилактики хулиганства на транспорте. В этих целях предварительно следует сформировать полное представление о криминологической характеристике лиц, совершающих это деяние.

Как правило, транспортные хулиганства совершаются мужчинами (более 90% всех случаев). Это обусловлено тем, что для мужчин более свойственны грубые нарушения общественного порядка, агрессивность. Наиболее характерной особенностью транспортных хулиганов является зрелый возраст (53% хулиганств совершается лицами старше 30 лет) [2, с. 33]. Специалисты также отмечают, что уровень образования транспортных хулиганов обычно низкий, около 57% лиц, осужденных за хулиганство на пассажирском транспорте, не имели среднего образования [8, с. 87]. Социальный статус личности транспортных хулиганов отличается тем, что, согласно статистике, 36% преступников были наемными работниками, 25% – служащими, 14% – учащимися, 2,1% – пенсионерами и 16,5% – неработающими и не учащимися. Общими чертами личности транспортных хулиганов являются неуважение к обществу, агрессивное поведение, эгоизм, морально-нравственная деформация, несогласие с законодательством об ответственности за преступления против общественного порядка.

³ Приговор № 1-68/2020 от 21 июля 2020 г. по делу № 1-68/2020. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/YRqc4QmIqgm5/> (дата обращения: 30.06.2020).

Исходя из этого, следует заключить, что совершение хулиганства на транспорте общего пользования свойственно для малообразованных людей среднего возраста, которым присуща агрессивность, неумение сдерживаться в конфликте и оценивать последствия своего поведения.

В связи с вышеизложенным и согласно ч. 1 ст. 17 Федерального закона от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» для профилактики рассматриваемого вида преступлений представляется целесообразным применение следующих мер:

– информирование пассажиров об ответственности за совершение хулиганства на транспорте и об опасности таких преступлений. Еще на этапе посадки пассажиров в транспортное средство необходимо уведомлять их о том, чем может грозить противоправное поведение на транспорте (как в плане ответственности, так и в плане жизненно опасных последствий). Для реализации этой меры полезно демонстрировать в залах ожидания информационные видеоролики, размещать специальные стенды с информацией о последствиях транспортного хулиганства, озвучивать предупреждения в салонах транспортных средств перед отправлением. Это поможет сформировать у пассажиров установку на важность правомерного поведения: даже если транспортные хулиганы равнодушно относятся к безопасности своих попутчиков, то подобная информация заставит их задуматься как минимум о собственной безопасности;

– мониторинг поведения пассажиров в процессе перевозки. На сегодняшний день практически во всех транспортных средствах ведется видеонаблюдение с целью мониторинга обстановки во время поездки. Однако не на всех видах транспорта видеонаблюдение ведется со звуком, что представляется не достаточно обоснованным, потому что, как правило, при возникновении конфликта на транспорте виновный при оправдании своего поведения ссылается на некачественное обслуживание, некорректные замечания экипажа, провокации и т.д. Ведение видеонаблюдения с передачей звука позволит получить наглядные доказательства конфликтной ситуации и достоверно определить виновного. А потенциальный нарушитель, заранее зная о том, что все его действия и слова фиксируются, будет вести себя более сдержанно и последовательно;

– создание единого черного списка пассажиров для авиа- и железнодорожных компаний, а в перспективе и для иного транспорта общего пользования. Сегодня законодательством закреплены «черные списки» пассажиров лишь для авиакомпаний. При этом получить отказ в заключении договора авиаперевозки нарушитель может лишь от конкретного авиаперевозчика (ст. 85.1, 107.1 Воздушного кодекса РФ). Таким образом, нарушитель чувствует себя практически безнаказанным, ведь он может легко воспользоваться услугами другой авиакомпании либо услугами железнодорожных перевозок.

В связи с этим логичным было бы создание единого «черного списка» пассажиров для всех видов перевозок (в том числе и для перевозчиков морского и внутреннего водного транспорта), ведь если пассажир своими действиями представляет угрозу для авиаперевозок, то нет гарантий, что он не будет представлять угрозы на иной виде транспорта. Такой опыт уже применяется в Китае, где в соответствии с временным распоряжением Китайской ассоциации воздушного транспорта «Об установлении административных мер в отношении пассажиров, совершивших административные правонарушения» пассажиров за хулиганство ограничивают в полетах на один год [9, с. 108].

Введение подобной меры в России, на наш взгляд, позволит уберечь многих перевозчиков и пассажиров от опасности оказаться жертвами транспортно-хулиганства, а также послужит действенным предупреждением для потенциальных «транспортных» нарушителей;

– законодательное разрешение на применение мер физического воздействия к недисциплинированным пассажирам. На сегодняшний день экипаж имеет право лишь на вынесение предупреждения правонарушителю. Однако в ряде случаев применение сдерживающих мер физического воздействия к недисциплинированным пассажирам могло бы способствовать как эффективному пресечению уже совершающегося преступления, так и профилактике готовящихся нарушений. Для применения сдерживающих средств физического воздействия следует ввести на транспорте дальнего следования должность сотрудника службы безопасности (подобный опыт успешно применяется в США);

– профайлинг. Данная мера особенно распространена в сфере авиаперевозок, когда сотрудники транспортной полиции вместе со службой безопасности проводят профилактическую работу еще до регистрации пассажиров на рейс, прогнозируя конфликтное, неправомерное поведение пассажира, анализируя его наклонности и стиль поведения.

При этом отметим допустимость проведения соответствующего криминологического эксперимента по внедрению изложенных предложений. Как отмечает П.В. Тепляшин, «криминологический эксперимент необходимо относить к одному из основных средств повышения результативности правоохранительной деятельности, который обеспечивает минимизацию правотворческих и организационно-правовых ошибок» [6, с. 31; 7, с. 49].

По нашему мнению, более широкое распространение профайлинга на железнодорожном транспорте и в автобусах дальнего следования будет крайне эффективным в профилактике транспортных хулиганств, так как позволит своевременно предпринимать меры по снятию «опасных» пассажиров с рейсов, проведению медицинского освидетельствования (например, для лиц, в отношении которых имеются основания подозревать состояние алкогольного (наркотического) опьянения).

В свою очередь ОАО «Российские железные дороги» (далее – РЖД) предлагает в качестве меры профилактики двукратно ужесточить ответственность за транспортное хулиганство, а также дополнить КоАП РФ и УК РФ новыми статьями: ст. 20.1.1 КоАП «Мелкое хулиганство на транспорте» и статьей «За применение насилия, не опасного для жизни или здоровья, либо угрозы применения насилия в отношении персонала на транспорте» в УК РФ.

Заместитель генерального директора РЖД Д. Пегов полагает, что нововведения положительным образом скажутся на профилактике и предупреждении транспортных хулиганств⁴. На наш взгляд, предложение РЖД является вполне обоснованным, поскольку выделение транспортных хулиганств в отдельную статью позволит осознать общественную опасность этого нарушения, а уголовная ответственность за применение насилия в отношении персонала обеспечит безопасность проводников, бортпроводников, кондукторов, которые в данный момент фактически не защищены законом.

К группе профилактических мер можно отнести, например, установку современных технических камер, которые бы осуществляли непрерывную запись и (или) онлайн-трансляцию картины происходящего на объекте транспортной инфраструктуры.

Как подчеркивает О.В. Ивушкина, профилактическая деятельность преступлений, совершенных на транспорте, будет эффективна в зависимости от тесного взаимодействия сотрудников транспортной полиции с территориальными органами внутренних дел, администрацией железнодорожных предприятий, а также спецподразделений ведомственной охраны на транспорте по вопросам предупреждения преступности [3].

Немаловажную роль играет деятельность сотрудников полиции, направленная на раскрытие тяжких и особо тяжких преступлений, которые совершаются, как правило, в составе организованных преступных групп. Необходимо повысить уровень эффективности деятельности по предупреждению транспортных правонарушений, усилить профилактическую деятельность по недопущению совершения преступлений в общественных местах, а также профилактическую деятельность в отношении преступлений, совершенных несовершеннолетними [5].

Подводя итог вышеизложенному, необходимо заключить, что только комплексное применение мер профилактики позволит обеспечить безопасность пассажиров и снизить количество хулиганских действий на транспорте.

⁴ РЖД предложили ввести в КоАП и УК новые статьи для хулиганов на транспорте. URL: <https://www.interfax.ru/russia/691172> (дата обращения: 30.06.2020).

Библиографический список

1. Антонян, Ю.М. Хулиганство как мотив преступного поведения / Ю.М. Антонян // Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2017. – № 4(40). – С. 94-101.
2. Баранчикова, М.В. Типология личности преступника, совершившего хулиганство в сфере функционирования пассажирского транспорта / М.В. Баранчикова // Вестник Волгоградской академии МВД России. – 2019. – № 1(48). – С. 33-40.
3. Ивушкина, О.В. Криминологический анализ состояния преступности на объектах обслуживания Восточно-Сибирской железной дороги / О.В. Ивушкина // Российский следователь. – 2020. – № 6. – С. 45-49.
4. Победкин, С.В. Актуальные проблемы хулиганства на транспорте / С.В. Победкин // Право и государство: теория и практика. – 2019. – № 12(180). – С. 264-265.
5. Семенцова, И.А. Криминологические аспекты обеспечения транспортной безопасности и профилактики преступности в сфере транспорта / И.А. Семенцова, Е.А. Федорова // Учетные записи Крымского Федерального Университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. – 2021. – №3-1. – С. 217-222.
6. Тепляшин, П.В. Криминологический эксперимент: понятие, признаки, функции, классификация / П.В. Тепляшин // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями : материалы XVII международной научно-практической конференции / под ред. С.К. Бурякова : в 2 ч. – Барнаул : БЮИ МВД России, 2019. – С. 31-32.
7. Тепляшин, П.В. Теоретические основы криминологического эксперимента / П.В. Тепляшин, Д.В. Токманцев // Научный компонент. – 2019. – № 2(2). – С. 48-53.
8. Фомичев, Н.Я. Уголовно-правовые и криминологические проблемы хулиганства : дис. ... канд. юрид. наук / Н.Я. Фомичев. – Ставрополь, 2000.
9. Чучаев, А.И. Деструктивное поведение пассажира: проблемы противодействия / А.И. Чучаев, Ю.В. Грачева, С.В. Маликов // Всероссийский криминологический журнал. – 2020. – № 1. – С. 106-119.