

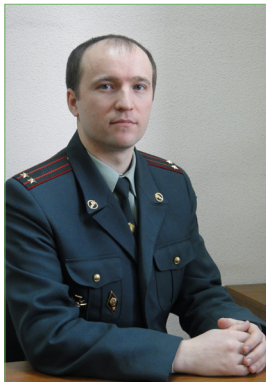


# БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ПРЕДМЕТ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 263 УК РФ

### RAIL AS A SUBJECT OF A CRIME UNDER ART. 263 OF THE CRIMINAL CODE

УДК 343.346



**Д.В. ТОКМАНЦЕВ,**

кандидат юридических наук, доцент  
(Сибирский юридический институт  
ФСКН России)  
[den\\_tok@mail.ru](mailto:den_tok@mail.ru)

**D.V. TOKMANTSEV,**

candidate of law , associate professor  
(Siberian Institute of Legal Aid-sky Federal Drug  
Control Service of Russia)

**Аннотация:** в статье проведен юридический анализ понятия железнодорожного транспорта, рассматриваются предложенные в науке уголовного права подходы к определению признаков железнодорожного транспорта как предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ; оценивается место железнодорожного подвижного состава и иных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта в составе данного преступления. На основе анализа нормативных правовых актов, научной литературы и материалов правоприменительной практики обосновывается вывод о том, что железнодорожный транспорт как предмет преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, отличается целевым, правовым и структурным признаками.

**Ключевые слова:** безопасность, железнодорожный транспорт, предмет преступления, движение и эксплуатация, правила безопасности, нарушение правил.

**Abstract:** the article discusses the proposed science of criminal law approaches to the definition of the subject of crime, under Art. 263 of the Criminal Code, assessed the place of railway rolling stock and transport infrastructure as part of the crime. Based on the analysis of legal acts, scientific literature and materials law enforcement justified the conclusion that rail transport is the subject of a crime under Art. 263 of the Criminal Code differs targets, legal and structural characteristics.

**Keywords:** security, railways, the subject of crime, traffic and operation, safety rules, violation of the rules.

**В** науке уголовного права отсутствует единый подход к пониманию предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. В частности, имеются разногласия в определении того, что относится к железнодорожному транспорту. Например, являются ли железнодорожным транспортом внутрицеховой рельсовый транспорт и метрополитен, а также охватывается ли понятием железнодорожного транспорта как предмета рассматриваемого преступления железнодорожный путь, средства сигнализации и связи и иные технические средства и оборудование, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации железнодорожного под-

вижного состава. Причиной этому является то, что понятие железнодорожного транспорта является отраслевым и не в полной мере отражает его уголовно-правовые признаки.

В соответствии с отраслевым законодательством «железнодорожный транспорт – производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, а также в

выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками» [8].

Исходя из определения, можно выделить два отраслевых признака железнодорожного транспорта.

Первый признак – целевой, который определяет, что основным назначением железнодорожного транспорта является обеспечение потребностей граждан, организаций и государства в перевозках железнодорожным подвижным составом.

Второй признак – структурный, выделяет части, из которых состоит железнодорожный транспорт как сложный производственно-технологический комплекс. К таким частям относятся, во-первых, собственно железнодорожный подвижной состав (локомотивы, вагоны, мотор-вагонный подвижной состав и т.п.) и, во-вторых, такие элементы транспортной инфраструктуры, как железнодорожные пути, устройства электроснабжения, системы сигнализации, централизации и блокировки, системы управления движением и т.п.

Предложенные в литературе варианты доктринального толкования железнодорожного транспорта как предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, не всегда учитывают особенности выделенного структурного признака железнодорожного транспорта. Одни авторы считают, что железнодорожный транспорт, применительно к ст. 263 УК РФ, включает как железнодорожный подвижной состав, так и инфраструктуру железнодорожного транспорта [12, с.104], что соответствует его законодательному определению. Другие полагают, что железнодорожный транспорт в уголовно-правовом смысле включает только железнодорожные транспортные средства, аргументируя это тем, что исключительно транспортные средства, а не весь производственно-технологический комплекс представляют повышенную опасность для жизни и здоровья человека, а также имущества [5, с. 32].

Полагаем, что второй подход существенно ограничивает предмет рассматриваемого преступления и тем самым выводит из-под уголовно-правовой охраны ст. 263 УК РФ общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения железнодорожного подвижного состава посредством надлежащей эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, что значительно сужает сферу действия рассматриваемой уголовно-правовой нормы [1, с. 203]. Считаем, что содержание железнодорожного транспорта применительно к ст. 263 УК РФ должно вытекать из его отраслевого понимания и опосредоваться объектом преступного посяательства. Поэтому в уголовно-правовое понятие железнодорожного транспорта как предмета рассматриваемого преступления, по нашему мнению, следует включать не только железнодорожные транспортные средства, но и те элементы железнодорожной транспортной инфраструктуры, которые

обеспечивают безопасность движения и эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

Подтверждением обоснованности сформулированного вывода являются примеры судебной практики. В частности, осуждение за рассматриваемое преступление электромехаников Б. и М., которые без согласования с дежурной по станции перевели путевую стрелку, что привело к пересечению маршрутов поездов и вызвало их крушение [4], а также по другому уголовному делу дежурного по железнодорожному переезду А. за нарушение правил безопасной эксплуатации переездной сигнализации и шлагбаума [13]. Как нарушение правил безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта были квалифицированы и действия старшего дорожного мастера Г., который нарушил температурный режим закрепления рельсовых плетей, не обеспечил проведение работ по утрамбовке балласта около шпал, по затяжке болтов, не устранил просадку железнодорожного пути, что вызвало саморасцеп электровоза с вагоном и повлекло крушение поезда [3, с. 7].

В этой связи особое значение приобретают выделение и уяснение именно тех структурных элементов железнодорожного транспорта, которые могут рассматриваться как предмет преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. Однако, не имея возможности рассмотреть их все, в рамках данной статьи мы остановимся лишь на тех элементах, которые вызвали дискуссию и имеют, по нашему мнению, научный и практический интерес. В частности, мы предлагаем рассмотреть понятия и содержание железнодорожного пути и железнодорожного подвижного состава и ответить на вопросы о том, являются ли предметом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, узколинейные железные дороги, железнодорожные подъездные пути, внутришахтные и внутрицеховые рельсовые транспортные средства, входит ли метрополитен в состав железнодорожного транспорта.

Железнодорожные пути – внеуличные рельсовые пути, предназначенные для движения железнодорожного подвижного состава. В зависимости от назначения они делятся на внешние или магистральные (пути общего пользования) и внутрипроизводственные или промышленные (пути необщего пользования). Относительно последних в литературе отмечается, что не во всех случаях они могут выступать как предмет рассматриваемого преступления. Так, И.М. Тяжкова справедливо замечает, что необходимым условием отнесения таких (подъездных) путей, к предмету преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, является их связь «... с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей». При отсутствии такой связи подъездной путь исключается из понятия «железнодорожный транспорт» и соответственно из предмета рассматриваемого преступления [7].

Железнодорожный подвижной состав включает в себя: 1) локомотивы (паровозы, дизель-поезда, тепловозы и др. [2, с. 431]); 2) вагонный подвижной состав (моторные и немоторные вагоны, из которых формируются поезда, моторы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты); 3) пассажирские вагоны локомотивной тяги; 4) грузовые вагоны (крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны и т.п.); 5) специальный железнодорожный подвижной состав (дрезины, мотовозы, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины), предназначенный для обеспечения строительства и функционирования (обслуживания и ремонта) инфраструктуры железнодорожного транспорта [9].

Дискуссионным является вопрос о месте внутрицеховых и внутришахтных производственных рельсовых транспортных средств (электровозов, вагонеток и т.п.) в составе рассматриваемого преступления. Так, например, по мнению И.М. Тяжковой, они не входят в предмет преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, не относятся к железнодорожному транспорту, а нарушение правил безопасности движения и эксплуатации этих видов транспорта, по ее мнению, должно квалифицироваться в зависимости от обстоятельств дела как нарушение требований охраны труда (ст. 143 УК РФ) или преступление против личности [12, с. 104]. И.Я. Козаченко также полагает, что содеянное при соответствующих обстоятельствах необходимо квалифицировать по ст. 143 УК РФ или по ст. 268 УК РФ, а не по ст. 263 УК РФ, так как эти виды транспортных средств (внутрицеховой и внутришахтный производственные рельсовые транспортные средства) имеют исключительно производственное (технологическое) назначение [14, с. 715], а происшествия на них детерминированы игнорированием правил охраны труда и не связаны с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта [15, с. 89].

А.И. Коробеев, напротив, считает, что внутришахтные и внутрицеховые рельсовые транспортные средства необходимо рассматривать как разновидность железнодорожного подвижного состава и нарушение правил безопасности их функционирования квалифицировать по ст. 263 УК РФ. Он допускает, что эти виды транспортных средств могут также быть предметом преступления, предусмотренного ст. 143 УК РФ, но только «... при том непереносимом условии, что виновным действительно нарушаются только (выд. – Т.Д.) ... правила производственно-технического назначения» [6, с. 89], т.е. при условии нарушения правил охраны труда и при отсутствии нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Полагаем, что принадлежность рельсовых транспортных средств к предмету рассматриваемого преступления должна определяться нор-

мативным показателем самоходности, а при его отсутствии - показателями грузоподъемности; подчиненностью их движения и эксплуатации правилам транспортной безопасности, т.е. нормативной включенностью рельсовых транспортных средств в правовую сферу безопасности функционирования железнодорожного транспорта.

В литературе разновидностью железнодорожного транспорта и соответственно предметом рассматриваемого преступления признается метрополитен [12, с. 104]. Однако в 2003 г. Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» № 17-ФЗ от 10.01.2003 г. метрополитен был обособлен от железнодорожного транспорта. Функции по управлению метрополитенами были переданы органам исполнительной власти городов, в которых они функционировали, а железнодорожным транспортом – Федеральному агентству железнодорожного транспорта (Росжелдор) и ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД). В этой связи началось формирование самостоятельных правовых основ безопасности движения и эксплуатации метрополитена, отличных от правовых основ безопасности функционирования железнодорожного транспорта. Так, например, были утверждены Инструкция по сигнализации на метрополитенах Российской Федерации (2003 г.) и Инструкция по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации (2003 г.), в то время как на железнодорожном транспорте продолжали действовать Инструкция по сигнализации на железных дорогах РФ (2000 г.), Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ (2000 г.).

Организационные изменения в сфере управления железнодорожным транспортом и метрополитеном, создание собственной нормативной инфраструктуры метрополитена, по нашему мнению, формально выделили метрополитен из предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ.

Вероятно, учитывая эти и другие обстоятельства, в целях восполнения образовавшегося пробела законодатель Федеральным законом от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности» включил в ст. 263 УК РФ метрополитен как самостоятельный предмет преступления наряду с железнодорожным транспортом. Это изменение уголовного закона минимизировало несоответствие предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, существующей структуре рельсового транспорта и правовым основам его функционирования [11, с. 82].

Не относятся к железнодорожному транспорту и предмету рассматриваемого преступления такие виды внеуличного рельсового транспорта, как легкое метро, метротрам и монорельсовый транспорт.

Они отличаются от железнодорожного транспорта не только способом расположения путей сообщения, типом транспортных линий и другими техническими параметрами, но и правовыми основами функционирования.

Проведенный анализ понятия железнодорожного транспорта позволяет выделить его уголовно-правовые признаки как предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ:

1. Основное назначение: обеспечение потребностей граждан, организаций и государства в перевозках, а также выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками, и их безопасности (целевой признак).

2. Правовой режим функционирования: движение и эксплуатация подчинены правилам безопасности, закрепленным в системе феде-

ральных законов, ведомственных и локальных нормативно-правовых актов (правовой признак).

3. Структурированность: включает железнодорожный подвижной состав и другие объекты железнодорожной транспортной инфраструктуры, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

Полагаем, что указанные признаки должны входить в предмет доказывания по данной категории уголовных дел, а их содержание, в целях единообразного понимания правоприменителями, целесообразно раскрыть на уровне Пленума Верховного Суда Российской Федерации с учетом уголовно-правовой доктрины, бланкетности нормы и судебной практики, наполняющих понятие железнодорожного транспорта предметным содержанием.

### Литература

1. **Белокобыльский Н.Н.** Юридическая техника и совершенствование уголовно-правовых норм о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Международное и национальное уголовное законодательство: проблемы юридической техники: материалы III Международной научно-практической конференции (юридический факультет МГУ им. М.В. Ломоносова, 29-30 мая 2003 г.). - М., 2004.
2. Большая энциклопедия транспорта. В 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт / гл. ред. Н.С. Конарев. - М., 2003.
3. Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1991. № 6.
4. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1987. № 4.
5. **Корма В.Д.** Транспортные средства как объект криминалистического исследования / под общ. ред. Е.П. Ищенко. - М., 2006.
6. **Коробеев А.И.** Транспортные преступления. - СПб., 2003.
7. Курс уголовного права в пяти томах. Том 4. Особенная часть / под ред. Г.Н. Борзенкова, В.С. Комисарова. - М., 2002.
8. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс.
9. Постановление Правительства РФ от 15 июля 2010 № 524 // СПС КонсультантПлюс.
10. Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.
11. **Токманцев Д.В.** Метрополитен и иные виды внеуличного рельсового транспорта как предмет преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ // Уголовное право. 2012. № 1.
12. **Тяжкова И.М.** Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. - СПб., 2002.
13. Уголовное дело № 2-34/98 // Архив Архангельского областного суда за 1998 г.
14. Уголовное право. Особенная часть: учебник / отв. ред. И.Я. Козаченко, Г.П. Новоселов. - М., 2008. С. 715.
15. **Чучаев А.И.** Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Настольная книга судьи по квалификации преступлений: практическое пособие. - М., 2006. С. 89.

### References

1. **Belokobylsky N.N.** Legal technique and improvement of criminal law norms on crimes against traffic safety and transport exploitation / International and national criminal law: problems of legal technique: proceedings of the III International scientific-practical conference (law faculty of Moscow state University. M. V. Lomonosov Moscow state University, may 29-30, 2003). - M., 2004.
2. Great encyclopedia of transport. 8 T. T. 4. Rail transport / chief ed. With Konarev. - M., 2003.
3. Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. 1991. № 6.
4. Bulletin of the Supreme Court. 1987. № 4.
5. **Korma V.D.** Vehicle as an object of criminalistics research / ed. by E.P. Ishchenko. - M., 2006.
6. **Korobeev A.I.** Transport of a crime. - SPb., 2003.
7. Course of criminal law in five volumes. Volume 4. The special part / under the editorship of G.N. Borzenkova, V.S. Komisarov. - M., 2002.
8. Federal law of 10 January 2003 № 17-FZ «On railway transport in the Russian Federation» // ATP ConsultantPlus.
9. The RF Government decree dated 15 July 2010 № 524 // ATP ConsultantPlus.
10. The meeting of legislation RF. 2003. № 2. PT. 169.
11. **Tokmantsev D.V.** The Metropolitan and other off-street rail transport as a subject of the crime provided by article 263 of the criminal code of the Russian Federation // Criminal law. 2012. № 1.
12. **Taikova I.M.** Reckless crime with the use of high-risk sources. - SPb., 2002.
13. Criminal case no. 2-34/98 // The Archive of the Arkhangelsk regional court for 1998.
14. Criminal law. Special part: the textbook / OTV. edited by I.Ya. Kozachenko, G. . Novoselov. - M., 2008. P. 715.
15. **Chuchaev A.I.** Crimes against traffic safety and transport operation / Reference book of the judge on the qualification of crimes: a practical guide. - M., 2006. P. 89.

(статья сдана в редакцию 28.12.2015)