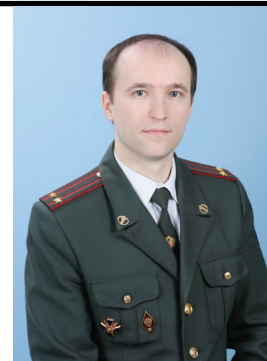


Д.В. Токманцев

К ВОПРОСУ ОБ ОБЪЕКТЕ ТРАНСПОРТНОГО  
ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 263 УК РФ

TO THE QUESTION OF A PLACE OF TRANSPORT CRIME  
UNDER ART. 263 OF CRIMINAL CODE  
OF THE RUSSIAN FEDERATION



*На основе анализа научной литературы и материалов правоприменительной практики обосновывается вывод о том, что общественные отношения, выступающие объектом рассматриваемого преступления, отличаются специальным субъектным составом, имеют собственное содержание и правовую оболочку.*

*Ключевые слова: безопасность, транспорт, движение и эксплуатация, состав преступления, объект преступления, нарушение правил.*

*Based on the analysis of scientific literature and legal practice materials the author makes the conclusion that public relations is the object of the crime, different special subject composition, have their own content and legal shell is justified.*

*Key words: security, transport, movement and operation, offense object of crime, a violation of rules.*

В теории уголовного права высказаны разные точки зрения относительно объекта нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена [1, С. 51]. Отчасти это может быть связано с тем, что при совершенствовании уголовного законодательства законодатель неоднократно менял место данного уголовно-правового запрета в системе Особенной части уголовного закона.

Так, в первом кодифицированном уголовном законе норма, предусматривающая ответственность за «неисполнение или нарушение правил, ... охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения» (ст. 218 УК РСФСР 1922 г.), была включена в главу VIII «Нарушение правил, охраняющих народное здравие, общественную безопасность и публичный порядок». Соответственно, объектом данного преступления признавались здоровье населения, общественная безопасность и общественный порядок.

Последующее развитие рассматриваемого уголовно-правового запрета шло по пути признания нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта государственным преступлением (ст. 85 УК РСФСР), соответственно, объектом выступали государственные интересы (основы

государственного управления и (или) хозяйственной мощи) [2, С. 22-24]. Это было связано с тем, что советская власть отводила транспорту роль внутреннего механизма экономики, от бесперебойного и безаварийного функционирования которого зависело динамичное и планомерное развитие народного хозяйства. Между организацией движения транспорта и существованием Советского государства практически ставился знак равенства [3, С. 3,8].

Однако со временем правильность такого подхода к объекту рассматриваемого преступления была поставлена под сомнение. Так, Б.А. Куринов отмечал, что указание на основы хозяйственной мощи Союза ССР в качестве объекта преступления, предусмотренного ст. 85 УК РСФСР (ст. 263 УК РФ), не раскрывает его социальную сущность [4, С. 224]. Особенностью этих преступлений является то, что они причиняют вред неопределенному кругу лиц, материальных предметов, элементов окружающей среды. Именно поэтому объектом рассматриваемого транспортного преступления являются не государственное управление и не хозяйственная мощь, а отношения в сфере безопасного осуществления транспортной деятельности [5, С. 71].

С принятием УК РФ в 1996 г. уголовно-правовой запрет на нарушение правил безопасности

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

e-mail: den\_tok@mail.ru

© Токманцев Д.В., 2017

Статья получена: 16.09.2016. Статья принята к публикации: 19.05.2017. Статья опубликована онлайн: 20.06.2017.

движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта (ст. 263 УК РФ) был включен в главу 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» IX раздела «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка».

Исходя из этого, в современной литературе родовым объектом рассматриваемого преступления принято считать общественную безопасность [6, С. 5], а видовым объектом – безопасность функционирования (движения и эксплуатации) транспорта [7]. В то же время возникла дискуссия относительно его непосредственного объекта.

Одни авторы непосредственным (основным) объектом данного преступления считают жизнь и здоровье людей [8, С. 32], собственность, а дополнительным – безопасность движения и эксплуатации конкретного вида транспорта. Обосновывая данную позицию, С.В. Проценко отмечает, что сами по себе нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, если они не повлекли причинение тяжкого вреда здоровью человека или гибели людей либо причинения крупного ущерба, уголовно ненаказуемы [9, С. 22-25]. Иной подход к этому вопросу, по мнению В.Е. Суденко, нарушал бы принцип приоритета прав и свобод человека и гражданина (ст. 2 Конституции РФ). По его мнению, не только неправомерно, но и этически некорректно ставить жизнь человека как высшую ценность на второе место по значимости охраняемых уголовным законом интересов и благ [10, С. 5].

Другие специалисты (и их большинство) считают непосредственным объектом рассматриваемого преступления безопасность функционирования конкретного вида транспорта – железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта или метрополитена [11, С. 9]. Это обосновывается тем, что видовой и непосредственный объекты соотносятся как часть (безопасность функционирования транспорта) и целое (общественная безопасность), что соответствует принципу построения системы Особенной части УК РФ. Если же следовать первой точке зрения, то получается, что преступления против жизни и здоровья, а также преступления против собственности относятся к преступлениям против общественной безопасности, так как жизнь, здоровье и собственность предлагается рассматривать как часть общественной безопасности. Это не только подрывает принцип построения Особенной части УК РФ, но и может привести к тому, что любое посягательство на жизнь участников движения и эксплуатации транспорта, например на жизнь пассажира поезда, будет квалифицироваться как

транспортное преступление.

Поэтому жизнь, здоровье и собственность, учитывая законодательную конструкцию объективной стороны рассматриваемого преступления, следует рассматривать лишь в качестве дополнительного объекта преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ [12, С. 4]. Данным объектам причиняется вред или создается угроза его причинения только в связи с посягательством на безопасность функционирования транспорта.

Таким образом, непосредственным объектом рассматриваемого преступления выступает безопасность функционирования конкретного вида транспорта, указанного в ст. 263 УК РФ, – общественные отношения в сфере установленного порядка функционирования железнодорожного, воздушного, морского или внутреннего водного транспорта либо метрополитена, обеспечивающие состояние защищенности жизненно важных интересов неопределенного круга лиц в процессе движения и эксплуатации данных видов транспорта, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их общественно-опасных последствий.

Для уточнения границ непосредственного объекта преступления и рассматриваемого уголовно-правового запрета необходимо конкретизировать участников (субъектов) и социальную связь между ними, а также предмет таких отношений [9, С. 22-25]. Как писал В.К. Глистин, «главное в теории объекта преступления состоит в том, чтобы, вскрыв внутреннюю структуру общественно-отношения, установить четкие границы явления, охраняемого нормой права, определить, что находится внутри него и, следовательно, ограничивает сферу действия уголовно-правовой нормы данными рамками, устранить таким образом произвольное расширение сферы ее действия и в конечном счете четко определить границы действия уголовного закона в целом» [13, С. 47].

Рассматриваемые отношения строятся по принципу эргатических (социотехнических) систем: «человек – машина» [14]. Их предмет составляют, с одной стороны, железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт и метрополитен как совокупность производственно-технологических комплексов, включающих не только воздушные, морские и речные суда, железнодорожный и внеуличный рельсовый подвижной состав [15, С. 243], но и пути их сообщения (воздушные, водные, железнодорожные (рельсовые)) и другие объекты транспортной инфраструктуры, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации указанных транспортных средств (материальная форма предмета от-

ношений). С другой стороны – установленный порядок функционирования транспорта, обеспечивающий безопасность его движения и эксплуатации (нематериальная форма предмета отношений). Согласимся с А.И. Чучаевым в том, что в «сфере безаварийного функционирования транспорта предметом отношений не могут быть иные социальные ценности: жизнь и здоровье людей, государственное, общественное и личное имущество», так как они составляют предмет иных общественных отношений [15, С. 243], что еще раз подтверждает необоснованность отнесения жизни и здоровья граждан, а также их ответственности к основному объекту рассматриваемого преступления.

Отличительным признаком участников общественных отношений, складывающихся в сфере безопасного функционирования железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, является их правовая обязанность соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта. В связи с этим основными участниками (субъектами) таких отношений являются работники транспорта, которые эксплуатируют технические системы (управляющие субъекты) [16]. При этом их деятельность может быть как непосредственно связана с движением и (или) эксплуатацией транспорта (управлением транспортными средствами), так и с организацией, обеспечением безопасности его функционирования. Поэтому участниками отношений следует признавать не только машинистов, пилотов, капитанов, штурманов, но и диспетчеров службы движения (полетов), руководителей полетов, начальников железнодорожных станции и т.д.

К участникам также следует относить лиц, в силу гражданско-правового договора выполняющих работу, связанную с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта, и иных лиц, обладающих «правовой включенностью» в рассматриваемые отношения в силу имеющегося у них удостоверения (диплома, свидетельства) на право управления рассматриваемыми видами транспортных средств (например, воздушным судном, катером и т.д.).

При отсутствии признака «правовой включенности» в рассматриваемые отношения лицо не признается субъектом данных отношений и, соответственно, субъектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. В связи с этим представляется обоснованным осуждение пассажира катера С. по ст. 109 УК РФ и капитана катера А. по ст. 263 УК РФ. Капитан катера А., находясь в состоянии опьянения, доверил управление судном пассажиру С., который не был работником

транспорта, не имел прав на управление катером, а также находился в состоянии опьянения. При швартовке катера С. навалил его на стоящую у берега баржу. В результате пассажир Н. был придавлен кормой баржи к дверям катера. От полученных повреждений Н. скончался [16, С. 427].

Такой подход к определению субъектного состава рассматриваемых отношений вполне согласуется с положением о том, что лицо, ненадлежащим образом включенное в систему специальных отношений, не является надлежащим участником этих отношений и не может нести уголовную ответственность за посягательство на них [17, С. 189], так как всякая система специальных отношений при совершении преступления повреждается изнутри [18, С. 331]. В связи с этим В.Н. Винокуров справедливо замечает, что именно посредством субъектов рассматриваемых отношений законодатель указывает в диспозиции нормы непосредственный объект преступления [19, С. 28-38].

Субъекты общественных отношений, складывающихся в сфере безопасного функционирования железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, не изолированы друг от друга, а, наоборот, находятся в определенном взаимодействии, социально связаны между собой. Социальная связь образует содержание (ядро) объекта нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и может проявляться в определенной деятельности субъектов (динамической форме) либо в определенном их состоянии [20, С. 193-194] (статической форме [21, С. 641-654]).

Определенную деятельность субъектов общественного отношения можно охарактеризовать как процесс, связанный с надлежащим выполнением возложенных на них обязанностей по соблюдению правил (обеспечению) безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена.

В основе определенного состояния субъектов (статической связи), на наш взгляд, лежит обязанность выполнения (соблюдения) правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена и сам результат деятельности таких субъектов по обеспечению безопасности функционирования транспорта.

Таким образом, социальную связь между участниками общественных отношений, складывающихся в сфере безопасного функционирования железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, можно определить как практическую деятель-

ность по обеспечению безопасного функционирования железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена и результат такой деятельности в виде безаварийного режима функционирования транспорта. Сущность социальной связи в данном случае определяется особенностями субъектного состава и предмета рассматриваемых отношений.

Считаем, что механизм причинения вреда объекту рассматриваемого преступления выражается именно в нарушении (разрыве) такой социальной связи и внесении в нее негативных изменений путем невыполнения или ненадлежащего выполнения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена лицом, обязанным их соблюдать. Иными словами, рассматриваемые общественные отношения нарушаются изнутри самими участниками таких отношений.

При этом нарушаются не только рассмотренные общественные отношения, но и их «правовая оболочка», которую образует совокупность норм, регулирующих должный (безаварийный) порядок движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена; в частности, нормы Федеральных законов от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, Правила технической эксплуатации метрополитенов Российской Федерации и т.д.

Преступление, предусмотренное ст. 263 УК

РФ, причиняет вред не только безопасности функционирования конкретных видов транспорта (непосредственному объекту), жизни и здоровью граждан, собственности (дополнительному объекту), но другим правоохраняемым интересам (факультативному объекту). Как справедливо отмечает А.И. Чучаев, нарушая правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, лицо «...воздействует не на все общественные отношения сразу, а лишь на те, которые принято считать непосредственным объектом преступления. В дальнейшем вред общественным отношениям распространяется либо как круги по воде, либо по цепочке» [21, С. 641-654]. Например, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морских судов или железнодорожного подвижного состава, груженых нефтепродуктами, может привести к загрязнению вод, морской среды, почвы и тем самым причинить вред экологической безопасности. В связи с этим следует согласиться с тем, что объект рассматриваемого преступления является комплексным [22, С. 102-103], а само преступление многообъектным.

С учетом изложенного общественные отношения, составляющие непосредственный объект рассматриваемого преступления, представляют собой заключенный в «правовую оболочку» комплекс, который структурно включает особый предмет (конкретный вид транспорта, указанный в ст. 263 УК РФ, и порядок его функционирования), специальных субъектов (несут правовую обязанность соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта) и социальную связь между ними (деятельность по обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспорта и результат такой деятельности).

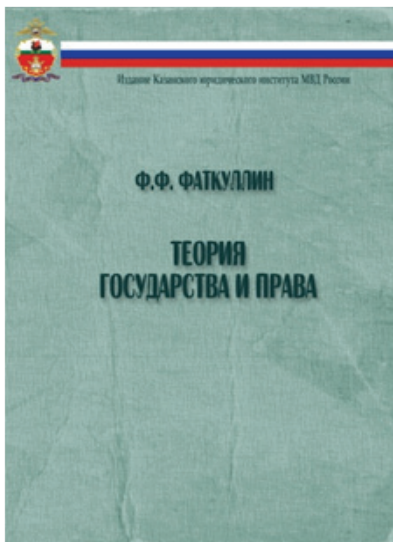
#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления : учебное пособие. Ташкент, 1990.
2. Ответственность за государственные преступления : иные государственные преступления. Ч. 2 / под общ. ред. М.П. Карпушина, В.И. Курляндского. М., 1965.
3. Белокобыльский Н.Н. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Уголовно-правовые и криминологические проблемы / под ред. И.М. Тяжковой. Саранск, 1988.
4. Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений. Ст. 85, 86 УК РСФСР. М., 1965.
5. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003.
6. Шеслер А.В., Мальков С.М. Преступления против общественной безопасности : учебное пособие. Красноярск, 2000.
7. Полный курс уголовного права : Преступления против общественной безопасности. В 5-ти томах. Т. 4 / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2008.
8. Жулев В.И. Транспортные преступления. М., 2001.
9. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2010. № 14.
10. Суденко В.Е. Проблемы квалификации транспортных преступлений // Транспортное право. 2012. № 3.

11. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений : научно-практическое пособие. М., 2011.
12. Галахова А.В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений : учебное пособие. М., 1990.
13. Глистин В.К. Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений (объект и квалификация преступлений). Л., 1979.
14. Чучаев А.И. Полиэргатическая характеристика транспорта как предмет криминологического исследования // Конституционализм и правовая система России : итоги и перспективы. Материалы секции уголовного права и криминологии V Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения» : сборник докладов. М., 2014.
15. Чучаев А.И. Транспортные преступления : проблемы механизма, квалификации и наказания : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.08. М., 1990.
16. Настольная книга судьи по уголовным делам / отв. ред. А.И. Рарог. М., 2008.
17. Аветисян С. Актуальные проблемы понятия специального субъекта преступления // Прокурорская и следственная практика. 2003. № 1-2.
18. Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003.
19. Винокуров В. Н. Объект преступления : правотворческие и правоприменительные аспекты : монография. М., 2015.
20. Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления // Сборник ученых трудов. Вып. 10. Свердловск, 1969.
21. Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления (понятие и общая характеристика) // Lex russica. 2013. № 6.
22. Винокуров В.Н. Объект преступления: способы конкретизации, установления и закрепления в законе : монография. Красноярск, 2010.

---

### ИЗДАНИЯ КАЗАНСКОГО ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МВД РОССИИ



#### **Фаткуллин Ф.Ф.**

Теория государства и права. Часть II : учебно-методическое пособие для курсантов 3-го курса, обучающихся по специальности 40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности / Ф.Ф. Фаткуллин. – Казань : КЮИ МВД России, 2017. – 270 с.

Данное пособие представляет собой вторую часть общетеоретического курса учения о государстве и праве, сориентированного на учебную программу по специальности 40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности. В работе системно освещается ряд центральных проблем общего учения о государстве и праве, о государственно-правовой действительности.

По дискуссионным проблемам рассматриваются отличающиеся друг от друга точки зрения; предпринимаются попытки поиска подходов и идей, способных помочь понять причины расхождений во взглядах, выявить имеющиеся в них общие моменты и содействовать на такой базе сближению позиций разных исследователей.

Пособие адресовано преподавателям, курсантам и слушателям образовательных организаций системы МВД России, сотрудникам органов внутренних дел Российской Федерации.