

Мальков С.М.

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

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЕ ПРОТИВ ВОЕННОЙ СЛУЖБЫ, СВЯЗАННОЕ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ КОРАБЛЕВОЖДЕНИЯ (СТ. 352 УК РФ)

Непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 352 УК РФ, являются общественные отношения, регулирующие установленный порядок вождения или эксплуатации военных кораблей. Дополнительными объектами выступают личность (жизнь и здоровье), общественная безопасность, собственность, экологическая безопасность и т.д.

Предмет рассматриваемого преступления прямо обозначен в диспозиции, им выступают военные корабли ВМФ РФ, среди которых выделяются боевые корабли: эсминцы, авианосцы, подводные лодки, крейсера, торпедные катера, линкоры, эскадренные миноносцы, батискафы; морские и рейдовые корабли обеспечения: морские буксиры, сухогрузы и танкеры, баржи, катера, топливозаправщики, десантные корабли, плавбазы, шлюпки; корабли обеспечения боевой подготовки и учебные суда [4, с.85].

Кораблевождение включает в себя непосредственное управление кораблем в плавании, определение курса и скорости корабля, глубины погружения подводной лодки, установление местонахождения корабля, осуществление маневров, буксировку корабля, принятие мер предупреждения столкновений судов в море, мер безопасности на случай шторма и изменения погоды и т.д. Правила вождения и эксплуатации военных кораблей регламентируются Корабельным уставом Военно-Морского Флота Российской Федерации и рядом иных нормативных документов (инструкциями, руководствами, наставлениями, положениями, уставами, приказами). Кроме того, на ВМФ РФ распространяется действие международных актов, ратифицированных Российской Федерацией, о предупреждении столкновения судов на море и др.

Объективная сторона включает в себя три признака: общественно опасное деяние в виде нарушения правил вождения или эксплуатации военных кораблей, общественно опасные последствия (причинение смерти человеку, иные тяжкие последствия), причинную связь между общественно опасным деянием и наступившими последствиями.

По законодательной конструкции состав преступления материальный и признается оконченным с момента наступления указанных последствий.

Нарушение правил вождения выражается как в действиях, так и в бездействии, противоречащих установленным правилам кораблевождения: движение судна полным ходом в условиях ограниченной видимости; любое движение корабля при наличии запрета на движение; неизмерение глубин при плавании вблизи отмелей; нарушение правил при расхождении со встречным кораблем; несоблюдение глубины погружения подводной лодки; неуменшение скорости корабля при прохождении узких мест; нарушение правил швартовки и несоблюдение дистанции.

Так, Балтийским военным судом был привлечен к уголовной ответственности капитан К., который при управлении десантным кораблем решил выполнить маневр – движение на небольшой дистанции от берега. В результате данного маневра произошли навал правым бортом на склон холма берега и выброс большого количества грунта, который засыпал Н., от чего последний скончался [6, с. 308-309].

Вождение корабля возлагается лично на командира, его старшего помощника, вахтенного офицера. Командир не несет ответственности за аварию корабля, идущего под проводкой лоцмана, лишь при условии, если авария произошла из-за местных условий, которые могли быть известны только лоцману (подводные рифы, затонувшие суда, отмели, препятствия, не обозначенные на судовой карте) [3, с.138].

Эксплуатация военных кораблей включает в себя различные мероприятия по обеспечению плавучести корабля, техническое обслуживание судна, загрузку и разгрузку и др. Нарушение правил эксплуатации может иметь место при движении корабля с неисправными осветительными приборами; ошибках при ремонте узлов и агрегатов судна; использовании несоответствующих горюче-смазочных материалов; ненадлежащем размещении на борту груза, боевой техники и людей; нарушении правил пользования сигналами, радиолокационными и навигационными приборами; нарушении порядка пользования радиоэфиром и обеспечения связью.

В качестве общественно опасных последствий закон предусматривает причинение смерти человеку, а также иные тяжкие последствия, которые носят оценочный характер и устанавливаются правоприменителем в каждом конкретном случае, что обеспечивает гибкость уголовного закона. К ним следует отнести: гибель корабля, т.е. его полное разрушение в результате взрыва, пожара, столкновения, затопления; повреждение корабля, требующее больших материальных затрат; уничтожение или повреждение ценного имущества, находящегося на корабле; причинение материального вреда иным судам, а также береговым объектам; срыв выполнения боевого задания, нанесший ущерб военной безопасности, и др.

При установлении причинной связи необходимо учитывать различные неблагоприятные факторы, которые условно можно разделить на системные (человеческие и технические факторы) и внесистемные

(факторы внешней среды). В связи с тем, что кораблевождение в большей степени – процесс коллективный и последствия могут быть вызваны нарушениями правил со стороны нескольких лиц, при установлении причинной связи необходимо особо обращать внимание на совокупность нарушений правил, допущенных всеми лицами, обязанными их соблюдать [2, с.107]. Последствия, вызванные иными источниками и не состоящие в причинной связи с общественно опасным деянием, не образуют состава рассматриваемого преступления и могут быть квалифицированы по иным статьям УК РФ, например, как причинение смерти по неосторожности, уничтожение или повреждение имущества по неосторожности. Кроме того, не будет состава рассматриваемого преступления при наступлении последствий, которые не связаны с нарушением правил кораблевождения, например, при несоблюдении мер безопасности при проведении ремонтных работ, при использовании предметов и веществ, представляющих повышенную опасность для окружающих.

Субъектами преступления могут быть военнослужащие, в обязанность которых входят обеспечение безопасного кораблевождения либо выполнение работ по эксплуатации военного корабля. В частности, ими выступают командир корабля (катера), старший помощник, вахтенный офицер, штурман, командиры боевых частей корабля, инженеры, механики, электрики и другие технические специалисты.

Лица из числа экипажа, десанта либо гражданского населения, на которых не возложена обязанность вождения или эксплуатации корабля, не могут быть субъектами данного преступления, и при совершении деяния, заключающегося в нарушении правил эксплуатации и причинившего указанные последствия, несут ответственность за соответствующие общеуголовные преступления. В случае неправомерного возложения исполнения обязанностей по вождению или эксплуатации военных кораблей ответственность по ст. 252 УК РФ несет лицо, возложившее данные обязанности. Находящийся на военном корабле старший начальник, официально взявший на себя обязанности по управлению кораблем, в случае нарушения правил кораблевождения и наступления указанных последствий подлежит ответственности за данное преступление, командир корабля в данном случае ответственность не несет [5, с.147].

Нарушения лицом правил кораблевождения с целью предотвращения более тяжких последствий ответственность исключается, а действия лица необходимо рассматривать как крайнюю необходимость. Действия командира корабля, допустившего нарушение правил кораблевождения, при невозможности спасения корабля покидающего его, не исполнив до конца свои служебные обязанности, надлежит квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст.ст. 345 и 352 УК РФ.

Исключается привлечение к ответственности лица, допустившего нарушение правил кораблевождения и не предотвратившего последствий вследствие несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам. *Например, командир корабля, увидев в непосредственной близости от своего судна выступающий корпус лодки, дал команду «Стоп, машина» и одновременно резко бросил штурвал вправо, чтобы обойти препятствие. Однако произошло столкновение с препятствием, повлекшее указанные в ст. 352 УК РФ последствия. По заключению эксперта, столкновение произошло в результате отключения силовой установки, что снизило возможность маневра судна [1, с.28].*

Список использованной литературы

1. Бражник, Ф.С. Нарушение правил кораблевождения (научно-практический комментарий к статье 352 УК РФ) / Ф.С. Бражник // Право в Вооруженных Силах. – 2006. – № 10.
2. Гринберг, М.С. Ответственность за преступную неосторожность при действии производственного коллектива / М.С. Гринберг // Советское государство и право. – 1979. – №8.
3. Военно-уголовное законодательство Российской Федерации (научно-практический комментарий) / под ред. Н.А. Петухова. – М., 2004.
4. Мальков, С.М. Уголовная ответственность за хищение оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств : дис. ... канд. юрид. наук / С.М. Мальков. – Омск, 2000.
5. Мальков, С.М. Преступления против военной службы / С.М. Мальков. – М., 2015.
6. Преступления против военной службы / В.М. Борисенко, К.И. Егоров, Г.И. Исаев, А.В. Спасай. – СПб., 2002.